ANNO VII - N. 1

1 GENNAIO 1914

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, gennaio 1914 — Tip. Editrice Nazionale - 6-60.

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata illimitata*:

In appendice. (1).

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Per memoria.

(1) D'ora in avanti saranno riportati, in questo indice, i titoli delle Circolari che, a norma dell'O. S. 386-1908, vengono stampate in carta rosa e distribuite agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22, agli impiegati del Servizio commerciale ed alle Divisioni di movimento.

Ordine di Servizio N. 1. (M. C. L.).

Apertura all'esercizio della casa cantoniera di Monte Altino.

Dal giorno 1° Gennaio 1914 verrà aperta all'esercizio sulla linea Barletta-Spinazzola la casa cantoniera di Monte Altino con F. V. a destra della linea stessa ed al Km. 7 + 419,16 e fra le stazioni di Barletta e di Canne, dalle quali dista rispettivamente Km. 7 + 419,16 e Km. 7 + 331,54.

La casa cantoniera è protetta da due segnali a disco girevole piccolo modello situati entrambi alla distanza di m. 740 dall'asse del F. V. ed a destra rispetto ai treni cui comandano; i detti dischi hanno lo stesso significato di quelli di protezione dei p. l., di cui l'articolo 56 del Regolamento segnali; però la loro posizione normale è quella di via libera.

La casa cantoniera di Monte Altino sarà ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani e verrà esercitata per mezzo di un agente della linea, in base agli articoli 25 e 31 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni relative », pubblicate con l'Ordine di Servizio N. 160-1909 e modificate con l'Ordine di Servizio N. 174-1913.

Saranno distribuiti biglietti di corsa semplice e di andata e ritorno ai prezzi e per le corrispondenze indicate nel prospetto « Allegato A. ».

La stazione di Barletta sarà incaricata della scritturazione dei bagagli, dei biglietti, ecc., nonchè del versamento del relativo importo.

Per le aggiunte da praticarsi nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° Luglio 1908) » vedasi l'allegato B. al presente Ordine di Servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22. (*Vedi Ordine di Servizio* 406-1913).

Allegato **A** *all'Ordine di Servizio N. 1-1914.*

Prezzo dei biglietti in vendita da e per la casa cantoniera di Monte Altino.

Da	a	BIGLIETTI DI				Stazione incaricata delle scritturazioni e dei versamenti
		corsa semplice		andata e ritorno		
o viceversa		I classe	III classe	I classe	III classe	
Monte-Altino	Barletta	0.50	0.25	0.65	0.30	Barletta
	Canne	0.50	0.25	0.65	0.30	
	Canosa	1.15	0.60	1.50	0.75	
	Minervino	2.10	1.10	2.85	1.45	
	Acquatetta	2.70	1.40	3.55	1.80	
	Spinazzola	3.25	1.70	4.45	2.25	

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 1-1914*

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) » si dovrà:

a pag. 58 - fra Montauro e Monte Amiata inserire:

Monte Altino (casa cantoniera)	Barletta-Spinazzola	**Bari**	**Bari**	106	**V** (6)	**B** (6)

a pag. 159 - nella tabella 106, fra i nomi di **Barletta** e Canne, inserire quello di Monte-Altino, da considerarsi **scritto** in carattere corsivo, con le distanze seguenti:

Barletta	8	Minervino Murge.	37
Canne	8	Acquatetta	47
Canosa di Puglia.	19	Spinazzola	59

a pag. 229 - fra Montauro e Monte Amiata inserire:

Monte Altino (casa cantoniera)	12.139.39.108	—	654
	12.139.39.125	649	—

Ordine di Servizio N. 2. (C).

Servizio cumulativo con la Società Veneta (Tronco Thiene-Rocchette e linea Torrebelvicino-Schio-Arsiero).

(Vedi Ordine di Servizio N. 128-1907).

In seguito a comunicazioni ricevute dalla Società Veneta, si avverte, a modificazione di quanto fu fatto presente col punto II dell'Ordine di Servizio 128-1907, che dal 1° gennaio 1914, per i trasporti merci in servizio cumulativo con la linea Torrebelvicino-Schio-Arsiero, *pel transito di Thiene*, devono essere applicati, per il tronco intermedio Thiene-Rocchette della Società predetta, i diritti fissi supplementari stabiliti delle tariffe.

In conseguenza, a pag. 45 del Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1913) nel secondo capoverso del punto « Diritto fisso » alle parole « non è dovuto » devono essere sostituite quelle « è dovuto ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22. (*Vedi Ordine di Servizio* 406-1913).

Ordine di Servizio N. 3. (C.).

Servizio merci italo-belga.

(Vedi Ordine di Servizio N. 390-1913).

Il secondo alinea del punto 5 delle osservazioni preliminari che precedono la tariffa eccezionale dei carboni, applicabile sul percorso al nord d'Italia, pubblicata col 1° supplemento alla Parte II A della tariffa diretta italo-belga, deve essere sostituito dal seguente:

« Se il mittente chiede un istradamento per un punto di
« confine pel quale non siano previsti distanze o prezzi pel per-
« corso italiano, la tariffa diretta non è applicabile; tuttavia pei
« trasporti accompagnati da lettera di vettura, sulla quale sia

« prescritta la rispedizione a Chiasso transito, Pino transito o
« Iselle transito (via Chiasso, anche con appoggio ad un inter-
« mediario), vengono applicati per il percorso estero i prezzi
« della presente tariffa aumentati di un franco per vagone e pel
« percorso italiano i prezzi risultanti dalle tariffe interne ».

A pagina 33 della predetta Parte II A e precisamente nel punto *a)* del « Nota Bene », in fine dell'elenco delle tasse di rispedizione indicate a titolo d'informazione, si deve inserire la seguente aggiunta:

« Per la tassa di rispedizione applicabile ai trasporti di
« carboni, vedansi, a pagina 171 della presente Parte II A, le
« osservazioni preliminari che precedono la tariffa eccezionale
« dei carboni ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, *e* 22. (*Vedi O. S.* 406-1913).

Ordine di Servizio N. 4. (C.).

Servizio merci italo-ungherese via $\frac{\text{Ancona}}{\text{Venezia}}$ Fiume.

Nell'elenco delle stazioni italiane, compreso nella tariffa per il servizio italo-ungherese via $\frac{\text{Ancona}}{\text{Venezia}}$ Fiume del 1° novembre 1901 sono da introdursi, con validità dal 1° febbraio 1914, i nomi delle seguenti stazioni con le relative indicazioni e distanze:

Belluno.	—	116	408
Busalla.	D	373	475
Chiavenna	D	332	535
Feltre	—	85	377
Pordenone	D*	87	401
Thiene (35). . . .	—	90	317

Alla pagina 21 dev'essere aggiunta la seguente nota:

(35) Stazione di scambio con le ferrovie esercitate dalla Società Veneta.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22. (*Vedi O. S.* 406-1913).

Ordine di Servizio N. 5. (C).

Completamento di carico, in stazioni intermedie, dei vagoni di derrate alimentari spedite a piccola velocità accelerata.

(Vedi Ordine di Servizio N. 307-1913).

Con riferimento alle norme pubblicate con l'Ordine di Servizio N. 280-1910, si avverte che, la facoltà di completare, in stazioni intermedie, il carico dei vagoni di derrate alimentari, spedite a P. V. A. è accordata anche alle Ditte sottoindicate, le quali dovranno essere aggiunte nell'elenco allegato all'Ordine di Servizio N. 307-1913.

Della Penna Cesario, di Vasto.
Cinquina Francesco, di Vasto.
Lazzaro Giovanni, di Gallico.
Società Esportazione Siciliana, di Catania.
Merzario Andrea, di Milano.
Vazzana Giuseppe, di Reggio C.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, *e* 22 (*Vedi O. S.* 406-1913).

Ordine di Servizio N. 6. (C.).

Servizio italo-svizzero. - 1° Supplemento alla Parte II-A della Tariffa pel trasporto delle merci in servizio diretto.

(Vedi Ordine di Servizio N. 416-1913).

Nella tariffa speciale Piccola Velocità accelerata, annessa al detto 1° supplemento (pag. 13), che entra in vigore col 1° gennaio 1914, è stato omesso, causa errore tipografico, il prezzo di « *franc.* 5.22 » nella colonna della *serie a,* per la relazione *Singen (Hohentwiel)-Chiasso transito.*

Si invitano pertanto le stazioni e gli uffici interessati a voler annotare a mano il detto prezzo.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, *e* 22 (*Vedi O. S.* 406-1913).

Circolare N. 1. (M.).

Trasporti destinati a stazioni delle linee Lucca-Bagni di Lucca e Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana, esercitate dall' « Unione Industriale ».

(Vedi Ordine Generale N. 10-1911 e Ordine di Servizio N. 218-1911).

Si verifica con frequenza che trasporti destinati a località delle linee Lucca-Bagni di Lucca e Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana, esercitate dall'« Unione Industriale », anzichè essere eseguiti in servizio cumulativo con le linee stesse, vengono appoggiati alle stazioni di Lucca o di Bagni di Lucca o di Borgo a Mozzano per l'inoltro alla definitiva destinazione.

A far cessare simili irregolarità che dànno luogo ad inutili operazioni contabili e scritturazioni, ed anche a maggiori spese per gli interessati, si richiamano le stazioni alle disposizioni in merito contenute nell'O. G. 10-1911 e nell'O. S. 218-1911.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, *e* 22. (*Vedi O. S.* 406-1913).

Circolare N. 2. (M. A.).

Versamento ai Magazzini approvvigionamenti delle calzatoie speciali per assicurare i fusti, rese inservibili in seguito all'uso.

A cominciare dal mese di gennaio 1914, le stazioni che, a norma dell'Ordine di Servizio N. 151 e della circolare N. 53 del 1912, hanno dotazione di calzatoie speciali per assicurare i fusti, dovranno versare ogni bimestre, nel modo prescritto, ai Magazzini Approvvigionamenti le calzatoie ricevute in assicurazione di fusti che abbiano le punte d'acciaio ritorte, o siano comunque divenute inservibili.

Di tale invio le stazioni daranno subito avviso alla rispettiva Divisione del Movimento, comunicandole gli estremi del versameno e la quantità di calzatoie speciali versate, perchè le medesime siano portate in diminuzione della loro scorta.

Le Divisioni provvederanno perchè le stazioni che hanno effettuato il versamento di calzatoie speciali fuori uso non restino prive della necessaria scorta, autorizzandole, se del caso, ad emettere le richieste A-19 a pareggio della quantità versata.

Gli Ispettori di riparto, i Controllori del traffico e del materiale sorveglieranno che da parte delle stazioni non venga ritardato il versamento ai magazzini delle calzatoie riconosciute inservibili.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 18, 19, 20 *e* 21. (*Vedi Ordine di Servizio* 406-1913).

Il Direttore generale
R. BIANCHI

Circolare N. 1v (C.).

Numerazione dei trasporti merci.

Si rammenta a tutte le stazioni che, a partire dal 1° gennaio 1914, la numerazione delle spedizioni accettate e quella degli arrivi, per ciascuno dei servizi, interno, cumulativo italiano e cumulativo internazionale, dovrà incominciare dal numero 1.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22 (*Vedi O. S.* 406-1913).

Circolare N. 2v (M. V.).

Servizi diretti coll'estero che, durante l'inverno 1913-1914, devono essere fatti con materiale F. S.

(Vedi Circolare N. 13v-1913).

Oltre i servizi indicati nella Circolare N. 13v-1913, viene anche effettuato con carrozze F. S. il servizio diretto ROMA-MONACO coi treni F. S.: 24/404 e 401/31.

A tale servizio sono adibite le sette carrozze ABIyvcr seguenti:

58636 a 58639, 58643, 58645 e 58651.

La residenza di tali carrozze è Roma Termini; occorrendo riparazioni esse devono essere inviate alle Officine di Firenze.

In dipendenza di quanto sopra, per i servizi *italo-austriaci*, Venezia-Trieste, Venezia-Fiume e Venezia-Trento, di cui al punto 5 del prospetto annesso alla Circolare stessa, restano specializzate le sole carrozze ABIy^{vcr}:

58640 a 58642, 58644, 58646 a 58650, 58652 a 58655.

Circolare N. 3^{v} (M. e V.).

Veicoli da inoltrarsi vuoti nelle officine dell'Amministrazione per scadenza del periodo di garanzia.

Occorre inviare al più presto possibile in officina i veicoli il cui periodo di garanzia sta per cessare, e che sono indicati nello elenco in calce alla presente.

Le ricerche dei detti veicoli dovranno esperirsi da tutte le stazioni della rete alle ore 17 del giorno 15 gennaio 1914, estendendole ai veicoli in composizione ai treni, a quelli esistenti sui piazzali di stazione, dei depositi locomotive, dei depositi combustibile, e delle squadre di rialzo, limitatamente, per queste ultime, ai veicoli non ancora sotto riparazione o prossimi ad uscire dalla squadra.

Non appena un veicolo compreso fra quelli sopra indicati viene rintracciato, se esso è vuoto, la stazione vi applicherà da ambo i lati l'etichetta mod. M-318 (già G. 318) di cui l'Ordine di Servizio N. 67-1911 scrivendo a mano, nell'apposito spazio, il motivo per cui il veicolo viene destinato all'officina, ed in questo caso: « per scadenza del periodo di garanzia » e provvedendo al suo pronto invio in officina scortato da mod. M.-130 (già G-130).

Se il veicolo rintracciato è impegnato, la stazione dovrà applicarvi l'etichetta di cui sopra in bianco, comunicando telegraficamente il numero di servizio del veicolo ed il treno d'inoltro alla

stazione destinataria, la quale, a sua volta, completerà l'etichetta delle indicazioni necessarie e curerà l'immediato inoltro del veicolo in officina, scortandolo con mod. M-130 (già G-130).

Di massima i bagagliai a due sale ed i carri dovranno essere etichettati per la più prossima officina rispetto al luogo dove vengono rintracciati, mentre le carrozze ed i bagagliai ed i carri a tre sale ed a carrelli saranno destinati alle officine di Torino, Verona, Firenze, Bologna, Granili, Foggia, Taranto e Palermo, inviandoli a quella più prossima al luogo dove vengono rintracciati.

Avvertesi che se il veicolo fosse munito delle normali etichette di riparazione, le medesime non dovranno esser tolte o coperte con l'etichetta speciale prescritta dalla presente circolare. Così non dovranno esser tolte queste etichette speciali o coperte con quelle ordinarie di riparazione quando occorresse applicare queste ultime a qualche veicolo diretto all'Officina per la visita prima della scadenza del periodo di garanzia.

La stazione che etichetta il veicolo, darà notizia dell'invio alle Officine: per i carri, alla propria Delegazione del Materiale mobile ed al Circolo di ripartizione, per le carrozze ed i bagagliai, alla Delegazione ed al Riparto del Materiale mobile.

Ogni negligenza, omissione ed erronea applicazione di etichette verrà severamente punita, anche con l'addebito di tutto o di parte degli inutili percorsi a vuoto che si dovessero verificare e dei danni eventualmente sofferti dall'Amministrazione per la mancata visita del veicolo, prima della scadenza del periodo di garanzia.

Elenco dei veicoli da inoltrarsi nelle officine per scadenza del periodo di garanzia.

CARROZZE.

BI^{cr}_{z} N. 29.177.

CI^{CR}_{Z} N. 41.892; 41.894.

CARRI.

F N. 171.811 a 171.813; 171.841 a 171.843; 171.853 a 171.855; 171.862 a 171.865; 172.403 a 172.405; 173.263 a 173.265; 173.273 a 173.275; 173.288 a 173.290; 173.401; 173.438 a 173.440; 173.450 a 173.452; 173.600 a 173.603; 173.760 a 173.763; 174.142; 174.346 a 174.348, 174.355 a 174.357; 174.364, 174.776 a 174.778; 174.949 a 174.951; 175.178 a 175.180.

L. N. 473.887 a 473.889; 474.000 a 474.002; 474.233 a 474.235; 474.245 a 474.247; 474.255 a 474.257; 464.265 a 474.267; 474.653 a 474.655; 474.805 a 474.807; 474.820 a 474.822; 474.894 a 474.896; 475.000 a 475.002; 475.020 a 475.022; 475.031 a 475.033; 475.047 a 475.049; 475.055 a 475.057; 475.070 a 475.072; 475.287 a 475.289; 475.297 a 475.299; 475.402 a 475.404; 475.414 a 475.416; 475.427 a 475.430; 477.542 a 477.544; 477.785 a 477.787; 477.900; 477.911 a 477.913; 477.924 a 477.926; 477.955 a 477.957; 477.965 a 477.967; 477.974 a 477.976; 478.172 a 478.174; 478.300 a 478.302; 478.500 a 478.502; 478.508; 478.983 a 478.985; 479.139 a 479.141.

P. N. 693.225 a 693.227.

P. N. 656.565 a 656.567; 656.574 a 656.576.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 3, 11, 40, 41, 42 *e* 45.

Il Direttore generale

R. BIANCHI.

Errata-corrige

Ordine di Servizio N. 392. (Boll. N. 49-1913). — Nella Commissione consultiva del compartimento di Bari, correggasi la qualifica del membro Continelli ing. Ernesto in « Ispettore », invece che « Ispettore Principale ».

Circolare N. 106. (Bollettino N. 52-913). — Tra i nomi di « Belluno » e « Longarone » cancellare la lineetta e sostituirla con una virgola.

Circolare 107. (Bollettino N. 52-913). — Tra i nomi di « Sils » e « Silvaplana » cancellare la virgola e sostituirla con una lineetta; dopo Silvaplana cancellare la lineetta e sostituirla con una virgola; aggiungere una virgola tra « Casaccia e Malvia » e tra « St. Moritz » e Samaden ».

Circolare 108 (Bollettino N. 52-913). — Alla quarta riga, dopo la parola « Longarone », cancellare « - Zoldo ».

Allegato A *alle Circolari* 106, 107, 108, (Bollett. N. 52-1913). — Nella 2ª riga invece « di annotazione » leggere « ed annotazione ».

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. 4.00
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» 8.00
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato - Ufficio rivendita libri e giornali)	» 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

Anno VII - N. 2

8 Gennaio 1914

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, gennaio 1914 — Tip. Editrice Nazionale - 6-90.

Ordine di Servizio N. 7. (M.).

Servizio cumulativo con la linea Aulla-Monte dei Bianchi Isolano Monzone, esercitata dalla Società anonima "Unione Industriale".

(Vedi Ordini di Servizio N. 22 e 100-1913).

A datare dal 1° gennaio 1914 la fermata di Pallerone, della linea Aulla-Monte dei Bianchi Isolano Monzone, verrà ammessa al ricevimento ed all'eseguimento in servizio cumulativo dei trasporti di merci a piccola velocità ordinaria, limitatamente però alle spedizioni non eccedenti il peso di kg. 500 e composto di colli non superanti il peso di kg. 100 ciascuno.

Dalla stessa data il limite massimo di peso di ogni collo di merce attualmente stabilito per le spedizioni a grande velocità in servizio cumulativo da e per la fermata suddetta viene elevato a kg. 100, fermo restando il peso massimo di kg. 500 per ogni singola spedizione.

In conseguenza di quanto sopra, nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1913) », a pagina 81, nella colonna 5 di contro al nome di Pallerone, si dovrà aggiungere la lettera P col richiamo (1) e modificare come appresso la nota (1) in calce al prospetto:

(1) *Limitatamente ai trasporti non eccedenti il peso di kg.* 500, *composti di colli non eccedenti i kg.* 100 *ciascuno.*

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 8. (M.).

Servizio cumulativo con la linea Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana, esercitata dalla Società Anonima "Unione Industriale".

(Vedi Ordini di Servizio N. 22, 100, 195-1913).

A datare dal 1° gennaio 1914 la fermata di Barga Castelvecchio, della linea Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana, assumerà la nuova denominazione di *Castelvecchio Pascoli*, e verrà inoltre ammessa al ricevimento ed all'eseguimento in servizio cumulativo dei trasporti di merci a grande velocità ed a piccola velocità ordinaria, limitatamente però alle spedizioni non eccedenti il peso di kg. 500 e composte di colli non superanti il peso di kg. 100 ciascuno.

Dalla stessa data il limite massimo di peso di ogni collo di merce attualmente stabilito per le spedizioni in arrivo o in partenza dalle fermate di Calavorno, Piano di Coreglia Ponte all'Ania e Fosciandora Cesarana, della linea suddetta, viene elevato a kg. 100, fermo restando il peso massimo di kg. 500 per ogni singola spedizione.

In conseguenza di quanto sopra nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1913 » si dovrà:

a pagina 7 depennare l'indicazione *Barga Castelvecchio...* /80/;

a pagina 9 fra Castelnuovo Scrivia e Castelvetro inserire:

Castelvecchio Pascoli ... /80/;

a pagina 80 sostituire il nome della fermata di Barga Castelvecchio con quello di *Castelvecchio Pascoli* e di contro ad esso, nelle

---

colonne 3 e 5, aggiungere le lettere G e P col richiamo (1), modificando come appresso la nota (1) in calce al prospetto:

(1) *Limitatamente ai trasporti non eccedenti il peso di kg.* 500, *composti di colli non eccedenti i kg.* 100 *ciascuno.*

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 9. (C).

Bagagli registrati per stazioni austriache del Lago di Garda.

(Vedi Ordini di Servizio N. 168-1912; 171 e 379-1913).

Ai prezzi stabiliti per le spedizioni di bagagli in servizio cumulativo, dall'Italia per le stazioni austriache di Riva e Torbole, è da aggiungersi la tassa di L. 0,35 per ogni 100 kg. indivisibili, stabilita dalla Impresa di Navigazione sul Lago di Garda a titolo di provvigione per le operazioni doganali che si effettuano a bordo dei piroscafi.

In conseguenza di ciò, alle note in calce alla pag. 5 dell'Allegato N. 5 all'Ordine di Servizio N. 171-1913, è da apportarsi la seguente aggiunta:

« L. 0,35 per ogni 100 kg. indivisibili alle spedizioni registrate per Riva e Torbole, tassa di provvigione per le operazioni doganali a bordo dei piroscafi ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 10. (M. e L.).

Soppressione del bivio "Pollena" al Km. 2+467 della linea Napoli-Metaponto.

Dalle ore 9 del giorno 8 gennaio 1914 verrà soppresso il bivio Pollena al Km. 2+467 sul binario dei treni pari della linea Napoli-Metaponto, dal quale ha attualmente origine la diramazione per le Officine Granili e le Officine di Napoli (ex Meridionali).

In relazione alla detta soppressione verrà abolita la relativa ala del semaforo a tre ali esistente al Km. 3 della linea Napoli-Metaponto, che comanda ai treni pari.

Le due rimanenti ali comanderanno: la superiore ai treni diretti alla linea per Porta di Massa diramantesi dalla linea Napoli-Metaponto, al Km. 2., e la inferiore a quelli diretti a Napoli Centrale.

Tutti gli altri segnali a protezione del restante bivio Km. 2 restano immutati.

Le Divisioni interessate daranno opportune disposizioni di dettaglio per le nuove modalità di esercizio dei varii raccordi.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4 e 7 del Compartimento di Napoli.

Circolare N. 3. (C.).

Concessione speciale IX.

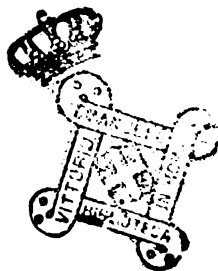
(Vedi Circolare N. 89-1913).

Per le spedizioni di furgoni contenenti effetti ed attrezzi pesanti più di 3000 kg. e per le spedizioni di macchine e di altri oggetti indivisibili eccedenti il detto peso, eseguite a piccola velocità sotto il regime della Concessione speciale IX, le operazioni

di carico e scarico potranno, d'ora in avanti, su domanda delle parti, essere lasciate a cura e spesa delle medesime. In questi casi, il diritto fisso dovrà essere diminuito, per ogni operazione, della quota di L. 0.515 per i furgoni e di quella di L. 0.4892 a tonnellata per le merci. Quando il peso delle merci, caricate nei furgoni, cumulato col peso di questi supera i 3000 Kg., dovrà farsi la dètrazione della quota pei furgoni e di quella per le merci sul peso eccedente i 3000 Kg.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, *e* 22.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

SENTENZE

Trasporto di merci. - Consegna in stazione. - Termine pel ritiro.

« *Nessuna deroga è stata apportata alle vigenti tariffe e condizioni di trasporto dalla legge 7 luglio* 1907 *sul riposo settimanale, oltre quella di cui al R. D. 2 luglio* 1908.

Conseguentemente resta fermo l'obbligo del destinatario di ritirare le merci da riconsegnarsi in stazione entro il giorno successivo alla domenica, se la lettera di arrivo sia stata impostata prima delle ore 12 ».

CORTE DI CASSAZIONE DI TORINO - Udienza del 17 giugno 1913 - Ferrovie dello Stato c. Marzoli e Massari.

Premesso in fatto che le Ferrovie dello Stato con citazione 11 marzo 1910 chiamarono in giudizio avanti il Conciliatore di Varese la Società anonima Molini Marzoli Massari, chiedendone la condanna al pagamento della somma di L. 18,35 per tasse di sosta, pretese dovute in base all'art. 117 delle tariffe e non percette dalla stazione destinataria di Varese su due spedizioni a P. V. dirette da essa Società convenuta l'una da Genova col 16054 del 1° dicembre 1909 l'altra da S. Benigno col N. 121529 del 2 stesso dicembre. Oppone la Società convenuta che nessun diritto di giacenza poteva spettare alla Ferrovia su quella spedizione, perchè essendo le medesime state ritirate nel mattino di martedì 7 dicembre 1909, non era ancora a quella data scaduto il termine di scarico, per quanto la lettera di avviso, come sosteneva l'amministrazione attrice fosse stata impostata nelle ore antimeridiane del giorno 5 dicembre precedente: e ciò per effetto della vigente legge sul riposo festivo, essendo il giorno 5 dicembre 1909 giorno di domenica.

Il Conciliatore con sentenza 2-17 agosto 1910, accolse la tesi della convenuta, assolvendo costei dalla domanda attrice. Ma il Pretore di Varese, su appello delle Ferrovie, con sentenza 23 luglio 1912 riformò quella pronunciata dal primo giudice, ritenendo che la questione dovesse essere risolta in senso contrario unicamente alla stregua delle tariffe ferroviarie, senza che di queste nulla potesse aversi come abrogato o modificato dalla successiva legge sul riposo festivo. E conseguentemente esso condannò la Società appellata al pagamento della somma richiesta con tutte le spese di primo e secondo grado.

Contro questa sentenza, notificata il 25 settembre 1912, la Società condannata propose ricorso a questa Corte il 21 dicembre successivo,c ome dal relativo atto di notifica, chiedendo l'annullamento della sentenza denunciata in base ad un unico mezzo fondato sull'asserta violazione dell'art. 117 delle tariffe e condizioni per i trasporti ferroviari, di cui nella legge 27 aprile 1885 n. 3048 in relazione all'articolo 14 dela legge 7 luglio n. 489 sul riposo settimanale.

Resistette l'Amministrazione ferroviaria con suo controricorso che fece notificare il 17 febbraio 1913: dopo di che la causa fu discussa avanti la Corte nell'udienza di oggi, nella quale previa la relazione fatta al Consigliere Vincenzo Casoli, fu sentito l'avvocato Cesare Mona per l'Amministrazione controricorrente, non essendo comparso alcuno per la Società ricorrente, e fu sentito il Pubblico Ministero in persona del sostituto Procuratore Generale Cav. Uff. Innocenzo Ragazzoni, le cui c nclusioni furono per il rigetto del ricorso.

In diritto questo Supremo Collegio osserva che l'applicazione fatta dal Pretore del citato art. 117 delle Tariffe ferroviarie corrisponde perfettamente alla retta interpretazione da darsi al medesimo anche dopo l'avvento della legge 7 luglio 107 sul riposo settimanale.

Infatti il detto art. 117 delle tariffe dispone che quando la lettera di avviso per il ritiro della merce sia stata rimessa alla posta, le merci stesse e gli oggetti non destinati ad essere trasportati a domicilio debbono essere ritirati nelle 24 ore successive al giorno della rimessione alla posta, se questa sia avvenuta prima delle

ore 12, nel secondo giorno successivo, se l'avviso sia stato impostato dopo le ore 12.

Che se però il giorno successivo all'impostazione sia festivo riconosciuto, nei primi due casi suddetti il ritiro può aver luogo anche fino alle ore 12 del giorno dopo, sia o non festivo, mentre nel secondo caso il ritiro può aver luogo anche durante tutto il secondo giorno, a meno che anche questo secondo giorno sia festivo: nella quale ipotesi il ritiro può farsi pure nel terzo giorno, prima delle ore 12; dalle quali norme si rileva che per l'art. 117 in esame il termine di ritiro delle merci è prorogato nel solo caso che siano festivi l'uno o l'altro od entrambi i due giorni successivi all'impostazione. Le tariffe invece non contemplano affatto il caso che sia festivo il giorno della impostazione sì che alla stregua soltanto di esse tale caso non esercita alcuna influenza sul termine del ritiro, il quale sarà sempre quello sopra indicato. Onde essendo pacifico in causa (giusta la dichiarazione contenuta nella comparsa due aprile 1912 della Soc. Molini avanti il Pretore) che la lettera di avviso fu impostata nella mattina della domenica 5 dicembre 1909, il ritiro a termini delle tariffe, avrebbe dovuto farsi entro il lunedì 6 dicembre, mentre è per contro pacifico che esso ebbe luogo il successivo giorno 7.

Ma si sostiene dalla ricorrente che ciò nonostante, le disposizioni delle tariffe sarebbero state violate, in quanto le medesime sono da ritenersi modificate per effetto della successiva legge sul riposo settimanale.

Invero, si dice, per l'applicazione di questa legge vi ha l'impedimento (non dipendente dal destinatario) che l'avviso impostato anche nel mattino della domenica, possa giungere utilmente a cognizione di un'azienda commerciale ed industriale (obbligata per legge al riposo festivo) nella domenica stessa, e che in tal giorno la medesima possa dare le disposizioni opportune per effettuare il ritiro delle merci entro il lunedì. Da ciò la conclusione che se si applicassero le strette norme sopra riportate dalle tariffe, si andrebbe contro la ragione che ha fatto stabilire nelle tariffe medesime la distinzione fra il caso dell'impostazione dell'avviso prima delle ore 12 e quello dell'impostazione dopo tale ora. E perciò, in omaggio alla stessa *ratio legis*, si sostiene che la legge 7 luglio 1907 sul riposo settimanale, in quanto regola (come si pretende) tutta la ma-

teria del riposo festivo, abbia abrogato la norma relativa al più breve termine di ritiro, di cui nel menzionato art. 117, quando l'avviso sia stato impostato prima delle ore 12, ma in un giorno di domenica.

Su ciò la Corte Suprema osserva che le Tariffe (art. 117) hanno contemplato tutti i casi, in cui si debba aver riguardo al giorno festivo e ciò sempre e soltanto in relazione al giorno del ritiro della merce. Già poi la stessa legge, contenente le tariffe, avea tenuto conto del riposo festivo, disponendo (art. 75) che nei giorni riconosciuti dallo Stato gli uffici delle merci a piccola velocità fossero chiusi a mezzogiorno. Che quella disposizione dell'art. 117 non potè per nulla essere abrogata o modificata dalla posteriore legge sul riposo settimanale ,non ricorrendo alcuna delle condizioni prescritte dall'art. 5 delle leggi per l'abrogazione di precetti legislativi in forza di una elgge posteriore. Non anzitutto la dichiarazione espressa, del legislatore chè anzi la legge sul riposo settimanale contiene un'espressa dichiarazione contraria, dicendosi ivi nel suo primo articolo che sono esclusi dalla nuova legge « ...... *N. 3 i trasporti sulle ferrovie pubbliche.*

Nemmeno si può parlare d'incompatibilità delle disposizioni della legge nuova con le precedenti della legge ferroviaria, imperocchè giustamente fu osservato dall'Amministrazione controricorrente, in armonia con quanto è costantemente ritenuto dalla dottrina e dalla giurisprudenza, che si deve trattare di incompatibilità di coesistenza delle antiche e delle nuove disposizioni, non già soltanto di antagonismo fra lo spirito delle disposizioni nuove e le disposizioni antiche o di semplici possibili inconvenienti, che dell'applicazione della legge antica possano produrre le nuove disposizioni. Ora, se qualche inconveniente potrà forse essere lamentato per l'applicazione della legge sul riposo settimanale in rapporto all'osservanza delle norme della legge sulle tariffe e condizioni per i trasporti ferroviari, nessuna incompatibilità propriamente può ravvisarsi fra tali norme, quali furono sopra accennate, e le disposizioni della nuova legge, prescriventi per tutti gli impiegati ed agenti di ogni azienda commerciale od industriale un riposo settimanale non inferiore a 24 ore consecutive, da attuarsi di regola nella domenica ed in certi casi anche in giorno diverso, mediante turno,

Tanto meno poi ricorre la condizione che la nuova legge regoli l'intera materia già regolata dalla legge anteriore. Anche qui potrebbe bastare l'osservazione che anzi espressamente la nuova legge sul riposo settimanale ebbe ad escludere dalle sue disposizioni i trasporti sulle ferrovie pubbliche.

Del resto, quel che è anche più, si deve notare che dopo quella legge sul riposo settimanale il legislatore determinò con nuove disposizioni entro quali limiti, e fino a qual punto la legge medesima dovesse esercitare la sua influenza sulla materia regolata dalle tariffe ferroviarie. Infatti con R. D. 2 luglio 1908, portante modificazioni alle tariffe e condizioni per i trasporti ferroviari per effetto della legge sul riposo settimanale, si modificò l'art. 7 della detta ferroviaria, con l'introdurvi la disposizione di ordine generale, che tutte le operazioni di ritiro e di riconsegna delle spedizioni a G. V. ed a P. V. accelerata fossero nei giorni di domenica sospese a mezzogiorno, salve determinate eccezioni e salva la facoltà nell'Amministrazione di provvedere diversamente nei casi di speciali esigenze di traffico e servizio.

Quindi si modificò pure, in coerenza a ciò, l'art. 117 delle tariffe ma con riguardo unicamente ai casi, in cui si trattasse di spedizione *da ritirarsi* nella domenica (per cui il termine utile di ritiro fu prorogato di 24 ore) ed al caso di domeniche cadenti nel periodo di giacenza delle spedizioni (delle quali si dispone non doversi tenere conto agli effetti dell'applicazione delle tasse di sosta).

Dunque il legislatore ha modificato tutto quello credette modificare nella legge sui trasporti ferroviari in rapporto alla legge sul riposo settimanale, e nulla disse relativamente al giorno dell'impostazione della lettera d'avviso.

Onde le precise disposizioni citate inducono a negare che in ordine a tale impostazione la giornata di domenica vada esclusa dal computo ordinario, una volta che siffatta esclusione fu espressamente dalla legge limitata al giorno del ritiro e della giacenza della spedizione.

Che conseguentemente non errò il Pretore in diritto col giudicare che la controversia vuol essere risoluta soltanto alla stregua delle tariffe ferroviarie, senza che le norme ivi contemplate per la risoluzione possano ritenersi abrogate o modificate dalla succes-

siva legge sul riposo settimanale; onde si presentano infondate tutte le censure del ricorso e questo vuol essere respinto.

P. q. m. Visto ed applicato l'art. 541 Codice Proc. Civile; Rigetta il ricorso della Società Anonima Molini Marzoli Massari contro la sentenza 23 luglio 1912 del Pretore di Varese e condanna la medesima Società ricorrente nelle spese del presente giudizio di cassazione liquidate in L. 72 nonchè nella perdita del deposito, riservata all'amministrazione controricorrente ogni ragione per risarcimento di danni.

Autorizzazione di lite attiva e rappresentanza in giudizio dell'Amministrazione. - Infortunio sul lavoro. - Lavoro generico e specifico. - Art. 95 del Regolamento. - Liquidazione di indennità e computo della provvisionale.

L'autorizzazione di cui è parola al N. 6 *dell'art.* 6 *della legge* 7 *luglio* 1907 *non costituisce integrazione di capacità, e però quando l'Amministrazione comparisce in giudizio a mezzo di uno dei funzionari del proprio Servizio legale, purchè consti della qualità di costui deve intendersi che sia regolarmente costituita e rappresentata in qualsiasi lite.*

In ogni modo, per stabilire quale sia la lite attiva, *bisogna risalire alla domanda iniziale. L'Amministrazione, nel caso concreto anche col ricorso per cassazione, agiva per difendersi ed evitare una eventuale passività non per conseguire una attività patrimoniale.*

La distinzione tra lavoro generico e specifico ai fini della commisurazione della indennità non è ammessa per i casi specificamente indicati nell'art. 95 *del Regolamento* 15 *maggio* 1904 *N.* 141, *sempre chè la conseguenza dell'infortunio coincida con la perdita di uno degli organi ivi elencati per cui la proporzione di invalidità e quindi di riduzione del salario è fissata a priori.*

Per poter escludere che gli stipendi corrisposti all'agente dopo i primi tre mesi dall'infortunio debbano considerarsi come provvisionali sulla indennità per inabilità permanente, deve fra l'altro risultare, che il Direttore Generale ne abbia autorizzato il relativo pagamento.

CASSAZ. NAPOLI - 7 giugno 1913, Ferrovie Stato c. Pina Luigi.

FATTO.

Luigi Piva, fuochista delle Ferrovie, istituiva il presente giudizio contro l'Amministrazione rappresentata dal Direttore Generale e premesso che addì 3 maggio 1909 mentre prestava servizio nella stazione di Salerno, manovrando alla locomotiva, il tender per la grande curva delle rotaie che fece improvvisamente sollevare la ribalta, colla quale è unito alla macchina, si era attaccato in modo che nel vuoto rimasto tra questa e quello, esso istante fu travolto colla gamba destra, riportando frattura di tre dita, e permanente indebolimento, da renderlo incapace al consueto lavoro, conchiudeva chiedendo che l'Amministrazione ferroviaria fosse condannata a pagare l'indennizzo dovuto a norma di legge e del regolamento sugli infortuni, nonchè a rivalere i maggiori danni cagionati da colpa. Il Tribunale di Salerno, dichiarò improponibile il primo capo della domanda, e non luogo sul secondo; la Corte di Appello di Napoli, riformò la sentenza ordinando perizia medica; questa ultima col pronunziato definitivo 10 gennaio 1912 attribuiva al Piva l'indennità a tenore dell'art. 9 N. 1 C. inf. per inabilità permanente assoluta, determinata in L. 12 mila (sei salari annui) oltre gli interessi dal giorno del sinistro, senza detrazione degli stipendi corrisposti dopo i tre mesi dallo infortunio, e fino al dicembre 1910, perchè l'Amministrazione non curò di assegnare al Piva a tempo la pensione di riposo.

Dalla sentenza ricorre l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato per due motivi:

Primo - Violazione dell'art. 9 e dell'art. 12 prima parte della legge 31 gennaio 1904, n. 51; violazione degli articoli 94 e 95 relativo regolamento, contraddittoria e difettosa motivazione.

Secondo Violazione e falsa appliczaione dell'art. 11 suddetta legge e suddetto regolamento, degli art. 7 e 8 legge 9 luglio 1908, contraddittoria e difettosa motivazione.

Intimato il ricorso al Piva costui ha fatto notificare nel termine di legge un controricorso con cui resiste nel merito, adducendo preliminarmente la inammissibilità del gravame perchè il Direttore Generale non fu autorizzato ad avvalersi di questo rimedio straordinario dal Consiglio generale di Amministrazione, secondo le disposizioni generali regolatrici dei giudizi a promuoversi dai corpi morali e quelle sancite dalla legge 7 luglio 1907, art. 4, 5 e 6.

DIRITTO.

Considera che l'art. 6 n. 6 della legge 7 luglio 1907, regoli in via generica amministrativa, anche per lo scopo di convenienza patrimoniale, i rapporti interni tra gli organi dirigenti l'Amministrazione di Stato ed il preposto che in suo nome promuove il giudizio: l'autorizzazione del Consiglio alle liti attive, quando il valore superi le lire 10.000, non è richiesta per integrare la capacità giuridica del funzionario appartenente agli Uffici del Servizio legale, il quale nello assumere la rappresentanza e la difesa dell'Amministrazione innanzi qualunque magistratura del Regno, non ha bisogno nemmeno del mandato già attribuitogli *ministerio legis*; purchè consti adunque della suddetta qualità, deve intendersi che l'Amministrazione sia regolarmente costituita e rappresentata in qualsiasi lite. Ciò ritenuto in *apicibus*, non giova indugiarsi a dimostrare come nel caso odierno non si renda applicabile la suddetta disposizione invocata dal ricorrente, sibbene quella del capoverso successivo, secondo cui l'obbligo del Direttore Generale si limita ad informare il Consiglio.

Per discernere il carattere della lite, si deve risalire al libello introduttivo: attore in giudizio è il Piva che domanda l'indennizzo; l'Amministrazione convenuta col ricorso agisce in difesa non per conseguire attività patrimoniale sibbene affinchè la passività inflittagli dalla sentenza della Corte di Merito, sia ridotta nei limiti di legge.

Considera che l'apprezzamento in punto di fatto volto alla obbiettiva constatazione delle conseguenze cagionate dall'infortunio sia insindacabile; ma compete al Supremo collegio definire se le norme di legge sulla misura della indennità furono osservate, tenendosi a guida il Regolamento che determina il carattere differenziale tra la invalidità permanente assoluta, e la invalidità permanente parziale.

Considera che la perizia sulla quale si basa la sentenza stabilisca in fatto che l'infortunio oggetto della contesa, abbia cagionato un complesso di lesioni scheletriche e delle parti molli del piede, datanti da tempo, non suscettibili di miglioria alcuna (specie quelle scheletriche) di ben poca le altre, che nel loro insieme non permettevano mai al piede del Piva di riprendere una buona fun-

zionalità, e tale che sia compatibile col mestiere dello stesso. Premette la relazione che le manzioni affidate al fuochista, richiedono che stia in piedi sempre in attività per molte ore consecutive, e che per effetto delle lesioni gravissime riportate la stazione eretta per la esplicazione di tutti i movimenti indispensabili al lavoro suddetto, riesca impossibile nelle condizioni dello infortunato; da questa premessa il perito ricava la conclusione che il fuochista Piva sia rimasto completamente inabilitato al suo lavoro, e la sentenza adagiandosi sopra queste risultanze di fatto, definisce la conseguenza dell'infortunio come invalidità permanente assoluta.

Ora il Supremo collegio giudica erroneo l'enunciato criterio di diritto, per cui si attribuiva indennizzo a tenore del N. 1 art. 9 legge infortuni, nonchè degli art. 94 e 95 reg. 15 maggio 1904 nei quali, con la podestà delegata dall'art. 12 suddetta legge, si stabilirono i criterii distintivi dei casi di inabilità, ed agli effetti della liquidazione con norma di ordine generale, escludente la valutazione individuale, fu determinata a priori una misura costante di indennizzo per invalidità permanente parziale fissandosi la proporzione di riduzione del salario, in una tabella tipo dei casi i più frequenti fra i quali la perdita di un piede, tariffata al 50 %.

La Corte di merito ebbe a ritenere che per definire quale sia l'indennità di infortunio dovuta ad un operaio si debba rapportare la sopravvenuta incapacità, non al lavoro in genere, sibbene a quello speciale al quale era addetto allorchè avvenne il sinistro. Ora quantunque la giurisprudenza oscilli intorno a questa massima, importa avvertire che anche i propugnatori della enunciata dottrina, gli stessi pratici i quali intendono rapportare con libero apprezzamento la funzione dell'organo al lavoro specifico, per valutare il grado di funzionalità perduta riconoscono come tale procedimento sia applicabile soltanto in rapporto alle alterazioni del corpo umano, non elencate nell'Art. 95. E concretano la specificazione secondo il sistema germanico, tenendo conto dell'inabilità al guadagno, che rannoda il concetto del lavoro al fine della valutazione. Ma adottare la predetta distinzione in un caso infortunato, si è verificata la perdita di un piede, contemplata, come si è detto, nel testo, significa disapplicare la disposizione regolamentare che ha valore di legge. Non vale opporre che per commisurare con giusta proporzione il danno fisico ed economico cagionato dallo infortunio, si renda necessaria la valutazione individuale, nè ricordare la giuri-

sprudenza tedesca, per quanto autorevole in materia di assicurazioni operaie, ed il sistema accolto da tutte le altre leggi di infortunio, la nostra, per considerazioni di ordine pratico esposte nella compilazione del regolamento non è informata al suddetto principio teoricamente apprezzabile, ma che in concreto, anzichè a garentire pronto ed indiscutibile soccorso all'infortunato, parve potesse riuscire a generare liti fomentate dalla incertezza e variabilità del criterio discrezionale, per cui da una parte gli assicurati, dall'altra gli assicuratori, avrebbero ispirato gli uni ad elevare, gli altri a ridurre la misura della indennità. Il menzionato Art. 95 invece fissa aprioristicamente la proporzione; il nostro legislatore considererà il danno effettivo per la misura del salario, ma per la valutazione della invalidità permanente parziale, tenne conto del danno presunto, offrendo una tabella tipo esemplificativo degli indennizzi dovuti nei casi più frequenti e comuni da valere quali termini di confronto in rapporto agli altri non contemplati. Lo Art. 73 del cessato regolamento, designava anche i principali casi di invalidità permanente assoluta, ma se il nuovo regolamento si limita a definirne in genere il carattere « deve togliere completamente, e per tutta la vita l'attitudine al lavoro ». Se non fu mantenuta del progetto della sottocommissione « qualsiasi attitudine » le ragioni sono note; si osservò che la casistica ,quantunque semplicemente indicata, era compilata in termini troppo assoluti, che non sarebbe riuscito agevole una completa esemplificazione: lo Agnelli rilevò che l'attributo *qualsiasi* avrebbe potuto generare il dubbio che ad un operaio il quale avesse perduto ambedue le gambe, non dovesse corrispondersi l'indennizzo per inabilità permanente assoluta qualora continuasse a lavorare vendendo corone sui gradini delle chiese; e basta consultare i precedenti storici per convincersi anche meglio come si ebbe soltanto di mira di evitare assurde esagerazioni, e che da essi al postutto potrebbe trarsi argomento per ritenere che quando si controverta in ordine ad un caso di inabilità non aprioristicamente elencato, sia consentito valutare in concreto, se ed in quanto la permanente conseguenza dell'infortunio, limiti la capacità speciale al lavoro dell'operaio realmente ma anche in sostanza il criterio direttivo del nuovo regolamento restò immutato, in guisa che la definizione della prima parte dell'Art. 94 - vigente regolamento - fu modellata tenendo a guida gli esempi tipici del cessato Art. 73; talchè fa d'uopo conchiudere che essendosi in

questo classificata la perdita di due piedi tra i tipi di inabilità permanente assoluta, in onta della *mens legis* la Corte di merito adottava la stessa classifica, nella specie, per la perdita di un piede, compresa invece, in entrambi i regolamenti, tra i casi di invalidità permanente parziale, e che per l'effetto fu illegalmente attribuita al Piva la indennità eguale a sei salari annui ripetibile invece nei casi di invalidità permanente assoluta.

Il vero è che quantunque la teorica individualista sull'esempio delle legislazioni straniere incontrò molto favore, non sarebbe in pratica scevra di inconvenienti, potendo indurre a parificare agli effetti della liquidazione perdite certamente più gravi a quelle meno gravi.

Concludendo quindi in argomento la distinzione tra lavoro generico e specifico non è ammessa dalla nostra legge in relazione ai casi contemplati dall'Art. 95 sempreché la conseguenza dello infortunio coincida con la perdita di uno degli organi elencati per cui la proporzione è fissata a priori, e qualora non abbia cagionato altro effetto morboso nell'organismo dell'infortunato.

Considera sul II° motivo, che bene si denunzi difetto di motivazione in ordine all'altro capo di contesa concernente la detrazione della indennità definitiva delle somme corrisposte dopo i primi tre mesi dello infortunio; era necessario invero che la Corte decidesse in fatto se fu autorizzato dal Direttore Generale il pagamento degli stipendi al Piva, nei venti mesi dopo l'infortunio, per non esservi stata, secondo si assumeva, interruzione di servizio, nella quale ipotesi le some corrisposte per prestazioni dell'opera non avrebbero dovuto considerarsi provvisionali sulla indennità per inabilità permanente, invece prescindendo da questa indagine preliminare essenziale, si negò alla Amministrazione il diritto alla detrazione per non aver liquidata ed assegnata a tempo la pensione di riposo, adottando un criterio antigiuridico.

Per questi motivi, la sentenza si deve annullare totalmente rinviandosi per nuovo esame ad altra sezione della Corte di Appello di Napoli, la quale provvederà anche in ordine alle spese giudiziali in questa sede.

Per tali motivi. Cassa la sentenza e rinvia la causa ad altra sezione della Corte di Appello di Napoli, per provvedere anche sulle spese.

Errata-corrige

—

Ordine di Servizio N. 411. (Bollettino N. 52-1913). — Nel penultimo rigo, l'indicazione esposta in « 112 (*) » deve invece leggersi « **112** (†) ».

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	*L.* **4.00**
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» **8.00**
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato - Ufficio rivendita libri e giornali)	» **0.50**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

Anno VII - N. 3 **15 Gennaio 1914**

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, gennaio 1914 — Tip. Editrice Nazionale - C-80.

Parte terza. — **Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni** ***di durata limitata:***

Per memoria.

In Appendice:

Parte quarta. — **Giurisprudenza ferroviaria:**

Per memoria.

Ordine di Servizio N. 11. (C.).

Riconsegna dei bagagli e fornitura alle stazioni dei bollettari relativi.

I. — RICONSEGNA DEI BAGAGLI.

A tenore dell'art. 50 delle Tariffe, chi si presenta a ritirare bagagli senza il *relativo scontrino di spedizione* deve giustificare di esserne il proprietario e rilasciarne ricevuta.

In applicazione di tale articolo, le stazioni devono aver cura che l'affermato diritto di proprietà sia dimostrato con la testimonianza di persone idonee e conosciute, o con la prova delle chiavi alle serrature dei colli, o con la esibizione dei suggelli eventualmente adoperati per assicurare le ammagliature, oppure col rilascio, da parte del richiedente, di una distinta scritta e firmata del contenuto dei colli, procedendo in base alla medesima alla loro verifica interna, colle modalità stabilite.

Si richiamano poi le stazioni alla rigorosa osservanza delle disposizioni contenute nell'articolo 37 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori e bagagli », la quale, per le riconsegne nel caso sopra citato, prescrive di *allegare al foglio di via* la dichiarazione scritta, rilasciata dal ricevente e vistata dal Capo stazione, da cui risultino il nome e l'indirizzo del ricevente stesso, nonchè il peso, la natura e la provenienza dei bagagli riconsegnati.

A prevenire poi il ripetersi di abusi, si prescrive che nel caso in cui il bagaglio sia giunto alla stazione sprovvisto del foglio di via, oppure scortato dal Mod. Ci-126 (azzurro), pure venendo *esibito lo scontrino*, dovrà questo essere esaminato con la massima attenzione, per accertarne l'autenticità; e la riconsegna del bagaglio

stesso non potrà avvenire se non dietro autorizzazione scritta del Capo stazione o del Capo gestione, o di chi ne fa le veci. Prima della riconsegna dovranno inoltre essere richieste al viaggiatore le sue generalità ed il suo indirizzo, e allo scontrino dal medesimo restituito le stazioni allegheranno poi l'autorizzazione suddetta.

Delle riconsegne di bagagli effettuate tanto nel caso di mancanza dello scontrino, quanto nel caso di mancanza del foglio di via, le stazioni dovranno dare notizia alle Divisioni da cui dipendono.

II. Fornitura alle stazioni dei bollettari per bagagli.

Si avvertono le stazioni che, d'ora innanzi, i bollettari per spedizioni di bagaglio Mod. Ci-262, Ci-262 *bis* e Ci-264 (per il servizio interno e cumulativo italiano) e quelli Mod. Ci-263 (per il servizio internazionale) saranno da richiedersi, anzichè ai magazzini stampe, all'ufficio affari diversi viaggiatori e bagagli in Firenze, con richiesta Mod. Ci-206, come praticasi per i biglietti.

Rammentasi poi che l'indicazione del nome della stazione di partenza, sui singoli tagliandi delle bollette di bagaglio, deve essere sempre apposta, come è prescritto dall'art. 28 delle Norme contabili, a cura della stazione stessa, mediante timbro ad umido, prima di mettere in uso i relativi bollettari.

Il personale dei treni, incaricato di prendere in consegna i bagagli, dovrà, a sua volta, accertarsi che i fogli di via siano pienamente regolari e che su di essi non manchi l'indicazione della stazione di partenza, esigendo, se del caso, che vi sia apposta.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 9, 15, 18 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 12. (C.).

Applicazione della tariffa differenziale A ai biglietti ad itinerario combinabile italiani.

(Vedi Ordini di Servizio N. 93, 121-1906 e 415-1912).

Alla nota (1) posta in fine dell'Ordine di Servizio N. 121-1906 (nota indicante i tratti che possono essere percorsi anche due volte senza pregiudizio dell'applicazione della tariffa differenziale *A* ai biglietti ad itinerario combinabile italiani) devesi aggiungere la linea « Roma-Napoli ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 13. (C).

Servizio merci italo-neerlandese.

(Vedi Ordine di Servizio N. 349-1913).

A datare dal 25 gennaio 1914 la stazione di Cormons *Transito* (*confine*) viene ammessa al servizio diretto italo-neerlandese.

Si rende quindi necessario di apportare le seguenti aggiunte nelle pubblicazioni sottoindicate:

PARTE II B - *Fascicolo 1 - Edizione 1 settembre 1913* (*Elenco delle stazioni italiane, per tutti i servizi internazionali*).

Pag. 66. Dovrà essere aggiunto un *asterisco* di seguito al nome della stazione di Cormons *Transito* (Confine).

PARTE II B - *Fascicolo 2 - edizione 1 novembre 1911 (Prezzi applicabili sulla percorrenza italiana, per tutti i servizi internazionali).*

Pag. 140. Dopo la stazione di Brindisi *Porto* dovrà essere aggiunta la seguente:

Cormons *Transito* (Confine)	3.12	2.91	2.48	2.69	2.28	2.05

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 14. (C.).

Servizio merci italo-belga.

(Vedi Ordine di Servizio N. 8-1914).

Col 16 gennaio 1914 la stazione di Gand (Canal de Terneuzen) è stata ammessa ad eseguire direttamente per l'Italia trasporti di merci provenienti dal mare. Si rende quindi necessario di introdurre le seguenti aggiunte nella Parte II A della Tariffa pel servizio cumulativo italo-belga (edizione 1° agosto 1913);

Pag. 19, colonna 1ª, 70 e 72 — L'indicazione della stazione di GAND (ENTREPÔT) NOUVEAU BASSIN ecc. dovrà essere modificata in GAND (CANAL DE TERNEUZEN ENTREPÔT) NOUVEAU BASSIN ecc.

Pag. 19, colonna 2ª — Il nome della stazione di *Gand* (*Gent*) (*9*) CANAL DE TERNEUZEN (*Terneusche Vaart*) (*23*) dovrà essere completato coll'aggiunta di « LOCAL » dopo la parola « TERNEUZEN ».

A pag. 33 della Parte II A, nel punto *a*) del « Nota Bene », fra le tariffe per le quali è applicabile la tassa di rispedizione di L. 0,075, indicare anche la tariffa eccezionale N. 29.

Dalla stessa data 16 gennaio 1914, vengono ammesse al servizio diretto italo-belga le stazioni belghe di *L'Espinoy*, *Masta* e *Masta (frontière)*.

Si rende quindi necessario di apportare le seguenti aggiunte nella Parte II *A* della Tariffa diretta italo-belga (edizione 1° agosto 1913):

Pag. 5. - Al punto II sotto il richiamo (1), dopo la stazione di « Le Toquet (frontière) » indicare « Masta (frontière) ».

Pag. 22 e 24. - Rispettivamente dopo le stazioni di Les Avins-en Condroz (59) e di Masses Puits N. 5 (23) praticare le aggiunte qui sotto indicate, nelle relative colonne:

	STAZIONI	STAZIONI menzionate in tariffa i cui prezzi sono applicabili
Pag. 22	L'Espinoy (N.B.) (23)	Thuin (Nord)
Pag. 24	Masta (64)	Aywaille
	Masta (frontière) (1)	Id.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, *e* 22

Ordine di Servizio N. 15. (C.).

Concessioni speciali VI, VII e XIV.

Completati con le aggiunte e modificazioni resesi necessarie, si comunicano i nuovi elenchi, da sostituirsi a quelli in vigore, delle Associazioni ed Istituti di Carità (Allegato *A*) e delle Società Ginnastiche (Allegato *B*) ammesse a fruire rispettivamente delle Concessioni speciali VI, VII e XIV.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato A all'Ordine di Servizio N. 15-1914.

ELENCO DELLE ASSOCIAZIONI DI CARITÀ

ammesse a fruire della concessione speciale VI

Numero progressivo	DENOMINAZIONE DELLE ASSOCIAZIONI	SEDI
1	Terziarie Oblate Francescane	**Acquadalto** (Palazzuolo di Romagna)
2	Piccole Operaie dei Sacri Cuori	**Àcri** (Caserta)
3	Orfanotrofio di Maria SS. dei Miracoli (Suore del Terzo Ordine di S. Francesco)	**Alcamo**
4	Associazione di carità delle Suore Immacolatine . . .	**Alessandria**
5	Suore Apostole del Sacro Cuore (1)	**Alessandria**
6	Suore del Piccolo Ricovero della Divina Provvidenza . .	**Alessandria**
7	Orfanotrofio di carità del Culto perpetuo a Gesù Sacramentato	**Amorosi** Casoria e Frasso Telesino
8	Suore Battistine	**Angri**
9	Suore Giuseppine (2)	**Aosta**
10	Istituto delle suore di carità dell'Addolorata del convento di S. Amico	**Aquila**
11	Istituto di carità della Dottrina Cristiana	**Aquila**

(1) Sono escluse le suore addette all'educandato a pagamento.

(2) Sono escluse dalla concessione le suore che insegnano, verso retribuzione, nelle scuole comunali.

Numero progressivo	DENOMINAZIONE DELLE ASSOCIAZIONI	SEDI
12	Istituto delle Suore Francescane di Gesù Bambino . . .	**Assisi** (S. Maria degli Angeli)
13	Associazione dei Frati Bigi Convitto Serafico per il poveri sordo-muti e ciechi	**Assisi** Firenze, Napoli e Roma
14	Ospizio S. Chiara	**Asti**
15	Figlie della Divina Volontà	**Bassano** (Veneto)
16	Figlie del Sacro Cuore (1)	**Bergamo** e Roma
17	Istituto Palazzolo - Suore delle Poverelle	**Bergamo**
18	Suore di Carità dette del Buon Pastore	**Bergamo** e Milano
19	Suore Sacramentine	**Bergamo**
20	Suore Francescane della Badia	**Bertinoro** (Forlì)
21	Orfanotrofio Immacolata Concezione delle Figlie di marinai	**Boccadifalco** (Palermo)
22	**Suore dette serve dell'Addolorata**	**Bologna**
23	Suore di N. S. della Carità del Buon Pastore	**Bologna**
24	Suore di S. Vincenzo de' Paoli (2)	**Bologna** Napoli, Roma e Vercelli

(1) Concessione limitata alle suore addette alle case di Bergamo, Roma, Piacenza, Sant'Angelo Lodigiano, Cremona, Bologna, Firenze, Venezia; con esclusione di quelle addette alle case di Carpenedolo, Albino, Darfo, Breno, Arluno, Brescia, Recanati, Este.

(2) Sono escluse dalla concessione le suore che insegnano, verso retribuzione, nelle scuole comunali o negli asili.

Numero progressivo	DENOMINAZIONE DELLE ASSOCIAZIONI	SEDI
25	Suore di S. Vincenzo de' Paoli (1)	**Borgaro** (Torino)
26	Suore Francescane	**Borgo a Mozzano**
27	Orfanotrofio Immacolata Concezione	**Bosa** (Cagliari)
28	Istituto delle Ancelle di S. Giuseppe	**Bozzolo** (Mantova)
29	Casa delle Ancelle ospitaliere della Carità	**Brescia**
30	Ritiro dell'Addolorata (2)	**Budrie di Caprara** (S. Giovanni in Persiceto)
31	Pio Istituto di S. Giuseppe	**Caltanissetta**
32	Fratelli di N. S. della Misericordia (3)	**Carpineto** e Roma
33	Suore Terziarie Francescane addette all'Orfanotrofio di S. Elisabetta	**Casalino** (Pratovecchio) e Serravalle (Bibbiena)
34	Orfanotrofio di carità del Culto perpetuo a Gesù Sacramentato	**Casoria** Frasso Telesino e Amorosi
35	Suore Alcantarine	**Castellamare di Stabia**
36	Suore dell'Istituto della Compassione	**Castellamare di Stabia**
37	Suore dette Vittime dei Sacri Cuori	**Castellamare di Stabia**

(1) Sono escluse dalla concessione le suore che insegnano, verso retribuzione, nelle scuole comunali e negli asili infantili.

(2) Concessione limitata alle suore addette alle case di Budrie di Caprara (S. Giovanni in Persiceto), Castelfranco d'Emilia e S. Pietro in Casale, con esclusione di quelle addette alle case di Bologna, Bentivoglio, Gesso, Fasso Segni, Riolo, S. Agata Bolognese e Spilamberto.

(3) Concessione limitata agli associati addetti alle due case di Roma e Carpineto.

Numero progressivo	DENOMINAZIONE DELLE ASSOCIAZIONI	SEDI
38	Istituto della Sacra Famiglia	**Castelletto di Brenzone** (Verona)
39	Suore dell'Istituto femminile di S. Paolo della Croce . .	**Castello a Signa**
40	Suore Angeline di S. Francesco	**Castelspina** (Alessandria)
41	Associazione delle Ancelle del Sacro Cuore di Gesù . .	**Cesena**
42	Suore dell'Istituto Reggio sotto la protezione di S. Marta e di S. Vincenzo de' Paoli	**Chiavari**
43	Suore ospitaliere dette Figlie della Misericordia . . .	**Città di Castello**
44	Suore Salesiane Missionarie del Sacro Cuore	**Codogno** Milano e Roma
45	Associazione dei servi della Carità	**Cemo** e Milano
46	Suore della Piccola Casa della Divina Provvidenza (S. Ambrogio ad Nemus)	**Como** e Milano
47	Istituto della Sacra Famiglia	**Comonte-Seriate**
48	Istituto delle suore ospitaliere della Provvidenza . . .	**Cormons**
49	Figlie della carità Canossiane	**Crema**
50	Suore del Buon Pastore	**Cremona**
51	Suore della Congregazione di S. Giuseppe (1)	**Cuneo**

(1) Sono escluse dalla concessione le suore che insegnano, verso retribuzione, nelle scuole comunali o negli asili infantili.

Numero progressivo	DENOMINAZIONE DELLE ASSOCIAZIONI	SEDI
52	Associazioue delle Ancelle del Sacro Cuore di Gesù. . .	**Faenza**
53	Suore degli Angeli	**Faicchio** (Benevento)
54	Associazione delle Suore Domenicane	**Firenze**
55	Pio Istituto delle Terziarie di Santa Teresa per l'educazione gratuita dei poveri	**Firenze**
56	Suore Terziarie dell'Istituto di Giogoli (1)	**Firenze**
57	Associazione dei Frati Bigi - Istituto dei fanciulli orfani	**Firenze** Assisi, Napoli e Roma
58	Associazione Nazionale per soccorrere i missionari cattolici italiani (2)	**Firenze**
59	Frati Calasanziani detti PP. Scolopi	**Firenze**
60	Pio Istituto delle Suore dette Serve di Maria SS. Addolorata	**Firenze**
61	Preti Lazzaristi di S. Vincenzo de' Paoli, detti Missionari	**Firenze** Napoli, Roma e Torino
62	Suore ausiliatrici delle anime del Purgatorio	**Firenze** Roma, Torino e S. Remo
63	Suore Calasanziane	**Firenze**
64	Suore del Buon Soccorso addette all'ambulatorio Alfieri Cavour	**Firenze**
65	Suore della Divina Provvidenza residenti nell'Istituto di S. Silvestro	**Firenze**

(1) Concessione limitata alla Superiora dell'Istituto ed alle suore addette all'insegnamento elementare ed a quello dei lavori femminili.

(2) Concessione eccezionale limitata ai viaggi in partenza o in destinazione di Firenze, Roma, o stazioni di confine, o porti di mare. Le tessere d'identità personale, oltrechè dai titolari e dal Presidente dell'associazione suddetta, debbono essere firmate o dal Ministro Generale dell'Ordine Francescano, o dal Segretario Generale delle Missioni Francescane, o dal Vescovo di Piacenza.

Numero progressivo	DENOMINAZIONE DELLE ASSOCIAZIONI	SEDI
66	Suore Terziarie di S. Teresa	**Firenze**
67	Suore della Piccola Compagnia di Maria dette Suore inglesi (1)	**Firenze** e Roma
68	Suore del Pio Istituto delle Stimatine	**Firenze** e Napoli
69	Suore del Pio Istituto di S. Francesco e di Santa Maria Maddalena, dette le Crocifissine	**Firenze**
70	Suore di San Giuseppe dell'Apparizione, dette Suore di carità	**Firenze** e Roma
71	Suore infermiere ed ospitaliere di San Domenico . . .	**Firenze**
72	Suore oblate ospitaliere	**Firenze**
73	Suore Terziarie Francescane	**Firenze**
74	Suore di San Carlo di Nancy addette all'ospedale . . .	**Frascati**
75	Figlie della Carità Canossiane	**Fonzaso** (Belluno)
76	Orfanotrofio di carità del Culto perpetuo a Gesù Sacramentato	**Frasso Telesino** Amorosi e Casoria
77	Ospizio di S. Anna (2)	**Garlasco** (Pavia)
78	Associazione Suore Orsoline del S. Cuore	**Gazzuolo** (Mantova)
79	Suore Terziarie Francescane Missionarie	**Gemona Ospedaletto**

(1) Concessione eccezionale.

(2) La concessione è accordata al direttore dell'Ospizio ed alle suore che lo coadiuvano nell'assistenza degl'infermi.

Numero progressivo	DENOMINAZIONE DELLE ASSOCIAZIONI	SEDI
80	Pio Istituto del Buon Pastore	**Genova** Torino e Monza
81	Suore di carità dette figlie di N. S. o M. S. dell'Orto . .	**Genova**
82	Suore di Nostra Signora di Montecalvario	**Genova**
83	Figlie della Sapienza (1)	**Genova**
84	Istituto delle suore di Carità dell'Immacolata Concezione (2)	**Ivrea**
85	Serve infime dei Sacri Cuori	**Lanciano**
86	Suore dell'Ordine dei Servi dell'Addolorata addette all'Orfanotrofio	**Lanciano**
87	Suore Vincenzine di Maria Immacolata (3)	**Lanzo Torinese**
88	Suore Salesiane dei Sacri Cuori addette al Pio Istituto dei sordo-muti	**Lecce**
89	Suore Crocifissine	**Lari-Fauglia** (Pisa)
90	Suore del Pio Istituto di Santa Maria Ma[illegible] (4) .	**Livorno** (Toscana)
91	Suore Terziarie Cappuccine	**Loano**
92	Suore dell'Istituto di S. Savina	**Lodi**

(1) In via provvisoria.

(2) Sono escluse dalla concessione le suore che insegnano, verso retribuzione, nelle scuole comunali, negli educandati e negli asili infantili.

(3) Sono escluse dalla concessione le suore addette al Collegio-convitto per le fanciulle in Lanzo e quelle che insegnano, verso retribuzione, nelle scuole comunali.

(4) Sono escluse dalla concessione le suore che assistono infermi a domicilio.

Numero progressivo	DENOMINAZIONE DELLE ASSOCIAZIONI	SEDI
93	Casa delle religiose Barbantine addette all'Associazione dei Ministri degli infermi (1)	**Lucca** e Viareggio
94	Ancelle del Sacro Cuore di Gesù Agonizzante	**Lugo**
95	Suore di S. Giuseppe	**Macerata**
96	Povere figlie di Maria SS. Incoronata	**Mantova**
97	Suore Terziarie Carmelitane	**Marene** (Cuneo)
98	Associazione dei Servi della Carità	**Milano** e Como
99	Casa di Nazareth	**Milano**
100	Istituto delle Religiose francescane missionarie	**Milano**
101	Istituto di carità di Maria SS. Consolatrice (2) . . .	**Milano**
1 2	Suore del Buon Soccorso	**Milano** Torino e Roma
103	Suore della Piccola Casa della Divina Provvidenza (San Ambrogio ad Nemus)	**Milano** e Como
104	Suore dell'Istituto Canossiano (3)	**Milano**
105	Suore dette Piccole serve del Sacro Cuore di Gesù e degli infermi poveri (1)	**Milano** e Torino
106	Suore di carità (4)	**Milano**

(1) Concessione eccezionale.

(2) Concessione limitata alle suore addette alle Case di Milano, Torino, Cesano Boscone, Vergiate, Colmegna, Tronzano, Como, Piontello e Corno Giovane (presso Piacenza); con esclusione di quelle addette alle Case di Pavia, Valmadrera e Carrù.

(3) Concessione limitata alle suore addette alle scuole gratuite di Milano, Magenta e Lesmo.

(4) Sono escluse dalla concessione le suore addette ai seguenti educandati: Collegio Bianconi, Monza; Collegio femminile, Crespano Veneto; Collegio degli Angeli, Treviglio; Collegio Mazzucconi, Rancio di Lecco.

Numero progressivo	DENOMINAZIONE DELLE ASSOCIAZIONI	SEDI
107	Suore di Carità dette del Buon Pastore	**Milano** e Bergamo
108	Suore Marcelline (1)	**Milano**
109	Suore Salesiane Missionarie del Sacro Cuore	**Milano** Codogno e Roma
110	Suore terziarie francescane cappuccine della SS. Trinità e di Maria Immacolata	**Monopoli**
111	Suore di San Vincenzo de' Paoli addette al ritiro (2) . .	**Montanaro** (Torino)
112	Casa di Carità di S. Antonio	**Montecalvo Irpino**
113	Suore della Misericordia	**Montone**
114	Pio Istituto del Buon Pastore	**Monza** Genova e Torino
115	Suore dell'Orfanotrofio femminile del Cuore di Gesù .	**Mugnano** (di Napoli)
116	Suore riparatrici del Sacro Cuore (3)	**Napoli**
117	Associazione dei Frati Bigi, rappresentata dalle seguenti istituzioni: *a*) Ospizio marino di S. Ludovico . . . . *b*) Istituto di arti e mestieri per gli accattoncelli . *c*) Collegio per i fanciulli africani . . . . *d*) Ospizio per i vecchi pescatori poveri e inabili al lavoro . . . . *e*) Convitto agrario per fanciulli e vecchi al deserto di Massalubrense	**Napoli** Assisi, Firenze e Roma

(1) Sono escluse dalla concessione le suore addette agli educandati a pagamento.

(2) Sono escluse dalla concessione le suore che assistono infermi a domicilio, e quelle che insegnano, verso retribuzione, nelle scuole comunali e negli asili infantili.

(3) Concessione limitata alle suore addette alle Case di Napoli, Rossano, Scalea, S. Marco in Lauris, Solopaca e S. Andrea Jonio con esclusione di quelle addette al laboratorio di S. Gregorio Magno ed alla Scuola elementare di Corigliano.

Numero progressivo	DENOMINAZIONE DELLE ASSOCIAZIONI	SEDI
118	Istituto internazionale Froebeliano « Vittorio Emanuele II » (1)	**Napoli**
119	Pia Casa Arcivescovile pei sordomuti d'ambo i sessi . .	**Napoli**
120	Preti Lazzaristi di S. Vincenzo de' Paoli - Detti Missionari	**Napoli** Firenze, Roma e Torino
121	Suore Betlemite, Figlie del Sacro Cuore di Gesù . . .	**Napoli**
122	Suore della Compassione	**Napoli** e Roma
123	Suore del Pio Istituto delle Stimatine	**Napoli** e Firenze
124	Suore di S. Vincenzo de' Paoli (2)	**Napoli** Bologna, Roma e Vercelli
125	Suore del Sacro Cuore (addette al brefotrofio e all'orfanotrofio della provincia di Catanzaro)	**Nicastro**
126	Suore di carità del Pio Istituto di San Giuseppe (2) . .	**Novara**
127	Suore Minori Francescane	**Novi Ligure**
128	Suore di Maria SS. presentata al Tempio (Asilo infantile Regina Margherita)	**Onna** (Aquila)
129	Suore di S. Tommaso	**Ortona**
130	Suore Terziarie Francescane di S. Giuseppe	**Padova**

(1) La concessione è limitata esclusivamente a favore della signora **Salis** Schwabe, fondatrice e direttrice, e di una persona in accompagnamento.

(2) Sono escluse dalla concessione le suore che insegnano verso retribuzione nelle scuole comunali o negli asili infantili.

Numero progressivo	DENOMINAZIONE DELLE ASSOCIAZIONI	SEDI
131	Figlie della carità del Preziosissimo Sangue	**Pagani**
132	Figlie di N. S. del Sacro Cuore (1)	**Palma** ((Caserta)
133	Suore dette Povere Figlie di San Gaetano Thiene (2) . .	**Pancalieri** (Torino)
134	Associazione del Boccone del povero	**Palermo**
135	Associazione di beneficenza dei Cappuccini (3)	**Palermo**
136	Suore dell'Istituto del Sacro Cuore	**Palermo**
137	Associazione della Pia Opera di Terra Santa in Sicilia (3)	**Palermo**
138	Figlie del N. S. del Sacro Cuore ()	**Palma** (Caserta)
139	Piccole Figlie dei Cuori SS. di Gesù e Maria	**Parma**
140	Suore della Croce, dette di Sant'Andrea	**Parma** e Roma
141	Pia Associazione delle Figlie della Croce	**Partinico** (Palermo)
142	Suore operaie della Sacra famiglia (4)	**Patti**
143	Suore Canossiane	**Pavia**
144	Suore addette all'istituto della Dottrina Cristiana . .	**Penne** (Teramo)

(1) Concessione eccezionale limitata alle Suore che si dedicano all'istruzione gratuita dei poveri.

(2) La concessione è estesa al Superiore Generale del sodalizio sig. Teol. Can. Giovanni Boccardo.

(3) Concessione limitata ai viaggi sulle linee della Sicilia.

(4) Concessione limitata alle suore addette all'insegnamento gratuito dei poveri ed a quelle che si dedicano all'assistenza pure gratuita degli infermi.

Numero progressivo	DENOMINAZIONE DELLE ASSOCIAZIONI	SEDI
145	Missionari dell'Istituto « Cristoforo Colombo » per l'assistenza degli emigranti italiani in America (1)	**Piacenza** e Roma
146	Casa madre delle suore di S. Giuseppe	**Pinerolo**
147	Suore Terziarie dell'Ordine dei Servi di Maria (2) . . .	**Pistoia**
148	Istituto minore del Sacro Cuore	**Poggio a Caiano** (Firenze)
149	Figlie di S. Giuseppe	**Quaracchi** (Firenze)
150	Suore dell'Istituto del Sacro Cuore di Gesù sotto il patrocinio di Maria SS. del Rosario	**Ragusa** (Siracusa)
151	Istituto Suore Adoratrici	**Rivolta d'Adda**
152	Suore del Ritiro di Maria Vergine	**Roccarainola**
153	Associazione dei Frati Bigi - Scuola popolare gratuita .	**Roma** Assisi, Firenze e Napoli
154	Carmelitani Scalzi o Salesiani (3)	**Roma**
155	Chierici regolari ministri degli infermi	**Roma**
156	Collegio di Sant'Antonio (4)	**Roma**

(1) Concessione eccezionale limitata ai viaggi da Roma a Piacenza; da Bassano Veneto a Piacenza o Roma e viceversa, nonchè da Roma, da Piacenza o da Bassano Veneto ad un porto di mare o punto di confine, e viceversa. Le richieste e le tessere di identità personale devono essere convalidate e bollate dal Ministero degli Affari Esteri.

(2) Sono escluse dalla concessione le suore addette all'educandato a pagamento.

(3) Concessione eccezionale limitata ai viaggi da Roma ad un porto di mare o punto di confine e viceversa. Le richieste e le tessere di identità personale sono convalidate e bollate dal Ministero degli Esteri.

(4) Concessione eccezionale.

Numero progressivo	DENOMINAZIONE DELLE ASSOCIAZIONI	SEDI
157	Figlie della Carità dette Canossiane	**Roma**
158	Figlie del Sacro Cuore (1)	**Roma** e Bergamo
159	Figlie di S. Camillo	**Roma**
160	Figlie di S. Anna (2)	**Roma**
161	Fratelli di N. S. della Misericordia (3)	**Roma** e Carpineto
162	Frati ospitalieri di San Giovanni di Dio « Fate Bene Fratelli »	**Roma** e Varese
163	Istituto dei frati ospitalieri dell'Immacolata Concezione.	**Roma**
164	Istituto internazionale delle missioni estere dell'Ordine dei Cappuccini e dei Cappellani della Croce Rossa (4).	**Roma**
165	Maestre Pie Filippine	**Roma**
166	Missionari dell'Istituto « Cristoforo Colombo » per l'assistenza degli emigranti italiani in America (5)	**Roma** e Piacenza
167	Ordine Trinitario per le missioni del Benadir (6) . . .	**Roma**

(1) Concessione limitata alle suore addette alle case di Bergamo, Roma, Piacenza, Sant'Angelo Lodigiano, Cremona, Bologna, Firenze, Venezia; con esclusione di quelle addette alle case di Carpenedolo, Albino, Darfo, Breno, Arluno, Brescia, Recanati, Este.

(2) Sono ammesse a fruire della concessione con richieste e tessere rilasciate dalla Casa generalizia di Roma, le filiali di Bassano Veneto, Firenze, Lodi, Napoli, Palermo, Pesaro, Piacenza, Pisa, Siena e Taranto.

(3) Concessione limitata agli associati addetti alle due case di Roma e Carpineto.

(4) La concessione è limitata ai Cappuccini missionari ed ai cappellani della Croce Rossa.

(5) Concessione eccezionale limitata ai viaggi da Roma a Piacenza; da Bassano Veneto a Piacenza o Roma e viceversa, nonchè da Roma, da Piacenza e da Bassano Veneto ad un porto di mare o punto di confine e viceversa. Le richieste e le tessere di identità personale, devono essere convalidate e bollate dal Ministero degli Esteri.

(6) Concessione eccezionale limitata ai viaggi da Roma ad un porto di mare o punto di confine, o viceversa. Le richieste e le tessere d'indentità personale sono rilasciate e bollate dal Ministero degli Esteri.

Numero progressivo	DENOMINAZIONE DELLE ASSOCIAZIONI	SEDI
168	Padri Pallottini Missionari (1)	**Roma**
169	Pia Casa delle Scuole Cristiane (2)	**Roma**
170	Piccole Suore dei Poveri	**Roma**
171	Preti Lazzaristi di S. Vincenzo de' Paoli, detti Missionari.	**Roma** Firenze, Napoli e Torino
172	Studenti armeni e suore dipendenti dal Patriarca Armeno di Costantinopoli (3)	**Roma**
173	Suore Ausiliarie delle Anime del purgatorio	**Roma** Firenze, S. Remo e Torino
174	Suore del Buon Pastore	**Roma**
175	Suore del Buon Soccorso	**Roma** Milano e Torino
176	Suore del Buon Soccorso, dette di Nostra Signora Ausiliatrice	**Roma**
177	Suore del Collegio di S. Dorotea (4)	**Roma**
178	Suore della Compassione	**Roma** e Napoli

(1) Concessione eccezionale limitata ai viaggi da Roma ad un porto di mare o punto di confine, o viceversa. Le richieste e le tessere d'identità personale sono rilasciate e bollate dal Ministero degli Esteri.

(2) Sono esclusi dalla concessione gli associati che insegnano nelle scuole a pagamento a Roma ed a Torino.

(3) Concessione eccezionale limitata ai viaggi Brindisi-Roma, o viceversa, via Foggia o Metaponto; e Ancona-Roma, o viceversa. Le richieste sono rilasciate: pei viaggi di andata a Roma, dal Patriarca armeno di Costantinopoli; pei viaggi di ritorno ad Ancona o Brindisi, dal Ministero degli Esteri. Le tessere d'identità personale sono rilasciate dal detto Patriarca.

(4) Sono escluse dalla concessione le suore che insegnano nei convitti e nelle scuole a pagamento.

Numero progressivo	DENOMINAZIONE DELLE ASSOCIAZIONI	SEDI
179	Suore della Croce, dette di Sant'Andrea	Roma e Parma
180	Suore della Divina Provvidenza (1)	Roma
181	Suore dell'Istituto dei SS. Cuori	Roma
182	Suore della Misericordia residenti nell'Arcispedale del SS. Salvatore in San Giovanni Laterano	Roma
183	Suore della piccola Compagnia di Maria, dette Suore inglesi (2)	Roma e Firenze
184	Suore della Santa Croce	Roma
185	Suore dell'Ospizio di Santa Margherita	Roma
186	Suore del Preziosissimo Sangue	Roma
187	Suore del Protettorato di S. Giuseppe	Roma
188	Suore del SS. Sacramento	Roma
189	Suore dette Figlie di Maria SS. dell'Orto	Roma
190	Suore di Carità del Buono e Perpetuo Soccorso (3) . .	Roma
191	Suore di S. Carlo addette al Manicomio	Roma

(1) La concessione è limitata alle suore che si dedicano all'istruzione gratuita dei poveri.
(2) Concessione eccezionale.
(3) Sono escluse dalla concessione le suore addette agli educandati a pagamento e quelle che insegnano, verso retribuzione, nelle scuole.

Numero progressivo	DENOMINAZIONE DELLE ASSOCIAZIONI	SEDI
192	Suore di S. Giuseppe dell'Apparizione dette Suore di carità	**Roma** e Firenze
193	Suore di S. Vincenzo de' Paoli (1)	**Roma** Bologna, Napoli e Vercelli
194	Suore Domenicane di S. Sisto Vecchio	**Roma**
195	Suore Francescane Missionarie	**Roma**
196	Suore inglesi di carità di S. Domenico	**Roma** e Tivoli
197	Suore Pallottine addette alla Pia Casa di Carità	**Roma**
198	Suore Salesiane Missionarie del Sacro Cuore	**Roma** Codogno e Milano
199	Istituto Figlie di S. Giuseppe	**Ronco all'Adige**
200	Suore Benedettine della Provvidenza (1)	**Ronco Scrivia**
201	Figlie della carità Canossiane	**Rovato**
202	Suore oblate di S. Francesco d'Assisi del R. Conservatorio di S. Maria del Giglio	**Sambuca Pistoiese**
203	Conservatorio della Presentazione, vulgo Pietrine (2)	**Sampierdarena**
204	Suore Gianelline	**S. Margherita** (Ligure)

(1) Sono escluse dalla concessione le suore che insegnano, verso retribuzione, nelle scuole comunali o negli asili infantili.

(2) Concessione limitata alle suore addette alle scuole gratuite di S. P. d'Arena e di Novi.

Numero progressivo	DENOMINAZIONE DELLE ASSOCIAZIONI	SEDI
205	Suore Terziarie Francescane	**S. Piero a Ponti** (S. Donnino)
206	Figlie della Sapienza	**S. Remo**
207	Suore Ausiliatrici delle anime del Purgatorio	**S. Remo** Firenze, Roma e Torino
208	Associazione dell'Immacolata Concezione con sede nell'asilo inabili al lavoro	**Sansevero**
209	Suore dell'Istituto « Sacra Famiglia » (1)	**Savigliano**
210	Congregazione delle figlie di N. S. della Neve (2)	**Savona**
211	Conservatorio delle Figlie della Misericordia (3)	**Savona**
212	Pio Istituto delle figlie di M. V. dell'Immacolata	**Savona**
213	Suore dell'Orfanotrofio	**Seano** (Carmignano)
214	Suore Francescane	**Secondigliano** (Napoli)
215	Suore Terziarie Francescane addette all'Orfanotrofio di S. Elisabetta	**Serravalle** (Bibbiena) Casalino (Pratovecchio)
216	Sorelle dei poveri di Santa Caterina	**Siena**

(1) La concessione è estesa al Direttore del Sodalizio, canonico Giovanni Allasia.

(2) Concessione limitata alle suore che assistono infermi negli ospedali.

(3) Sono escluse dalla concessione le suore che insegnano, verso retribuzione, nelle scuole comunali o negli asili infantili.

Numero progressivo	DENOMINAZIONE DELLE ASSOCIAZIONI	SEDI
217	Suore della Sacra Famiglia	**Spoleto**
218	Suore Missionarie di S. Giuseppe	**Sulmona**
219	Suore di S. Giuseppe (1)	**Susa**
220	Suore Terziarie Francescane	**Susa**
221	Suore Terziarie Francescane	**Tavola** (Prato)
222	Suore inglesi di carità di S. Domenico	**Tivoli** e Roma
223	Associazione di S. Francesco di Sales e Associazione delle figlie di Maria Ausiliatrice dipendente dall'Associazione di S. Francesco di Sales (2)	**Torino**
224	Figlie e suore della carità di S. Vincenzo de' Paoli (Convento S. Salvario)	**Torino**
225	Figlie e suore di carità di S. Vincenzo de' Paoli (Convento di via Pio V)	**Torino**
226	Fratelli Ospitalieri di San Francesco addetti all'Ospedale Infantile (Barriera di Nizza)	**Torino**
227	Pia Società di S. Giuseppe	**Torino**
228	Piccola Casa della Divina Provvidenza	**Torino**

(1) Sono escluse dalla concessione le suore che insegnano, verso retribuzione, nelle scuole comunali o negli asili infantili.

(2) Concessione limitata agli associati — *sacerdoti* o *suore*, escluso il personale laico — addetti alle sedi seguenti: Ali, Alessandria, Ancona, Bologna, Bordighera, Borgo San Martino, Bronte, Busto Arsizio, Buttigliera d'Asti, Cannara, Cannero, Cannobbio, Castellammare di Stabia, Castelnuovo d'Asti, Catania, Cavaglia, Chieri, Corigliano d'Otranto, Faenza, Ferrara, Fezzano, Firenze, Foglizzo, Fossano, Giaveno, Gualdo Tadino (concessione eccezionale), Intra, Ivrea, Legnago, Lu, Lugagnano, Lugo, Macerata, Magenta, Marsala, Messina, Milano, Modena, Mogliano, Moncrivello, Nizza Monferrato, Novara, Occhieppo Superiore, Parma, Penango, Pontestura, Re Santuario, Roma, Savona, S. Benigno, S. P. d'Arena, Schio (concessione eccezionale), Spezia, Torino, Treviglio, Trino, Varazze, Verona.

Numero progressivo	DENOMINAZIONE DELLE ASSOCIAZIONI	SEDI
229	Piccole Suore della Madonna del Buon Consiglio . . .	**Torino**
230	Oratorio e Laboratorio del Sacro Cuore di Gesù e S. Michele (1)	**Torino**
231	Pio Istituto del Buon Pastore	**Torino** Genova e Monza
232	Pio Istituto delle suore di S. Giuseppe (2)	**Torino**
233	Pio Istituto di S. Anna della Provvidenza (3)	**Torino**
234	Preti Lazzaristi di S. Vincenzo de' Paoli, detti Missionari	**Torino** Firenze, Napoli e Roma
235	Suore Ausiliatrici delle anime del Purgatorio	**Torino** Firenze, Roma e S. Remo
236	Suore del Buon Soccorso	**Torino** Milano e Roma
237	Suore del SS. Natale	**Torino**
238	Suore dette Piccole serve del Sacro Cuore di Gesù e degli infermi poveri (4)	**Torino** e Milano
239	Suore di Maria SS. della Consolata	**Torino**
240	Piccole Suore delle Orfanelle Antoniane	**Torre Annunziata**

(1) Concessione limitata al Direttore del Sodalizio ed ai sacerdoti che lo coadiuvano nell'insegnamento gratuito pei poveri.

(2) Sono escluse dalla concessione le suore addette all'Istituto di educazione femminile (Convitto e Semiconvitto di Torino) e quelle che insegnano, verso retribuzione, nelle scuole comunali e negli asili infantili.

(3) Sono escluse dalla concessione le suore addette all'educandato di via Consolata e all'Istituto di via Massena, nonchè quelle che insegnano, verso retribuzione, nelle scuole comunali e negli educandati e scuole private a pagamento.

(4) Concessione eccezionale.

Numero progressivo	DENOMINAZIONE DELLE ASSOCIAZIONI	SEDI
241	Suore dell'Addolorata	**Trivento** (Campobasso)
242	Frati ospitalieri di S. Giovanni di Dio « Fate Bene Fratelli »	**Varese** e Roma
243	Figlie della carità Canossiane in S. Alvise	**Venezia**
244	Istituto Cavanis delle scuole di Carità	**Venezia**
245	Suore maestre dell'Istituto di S. Dorotea (1)	**Venezia**
246	Suore di Santa Marta	**Ventimiglia**
247	Povere Figlie di S. Eusebio (2)	**Vercelli**
248	Suore di San Vincenzo de' Paoli (3)	**Vercelli** Bologna, Napoli e Roma
249	Congregazione dei Preti Stimatini	**Verona**
250	Figlie della carità Canossiane	**Verona**
251	Istituto di Carità delle Sorelle della Misericordia . . .	**Verona**
252	Suore della Divina Provvidenza	**Vezzano** (Ligure)
253	Casa delle religiose Barbantine addette all'Associazione dei Ministri degli infermi (4).	**Viareggio** e Lucca

(1) Sono escluse dalla concessione le suore addette agli Istituti a pagamento.

(2) Concessione eccezionale limitata alle suore addette alla cura degl'infermi ricoverati nell'ospizio dell'associazione, escluse quelle addette alle case filiali.

(3) Sono escluse dalla concessione le suore che insegnano, verso retribuzione, nelle scuole comunali e negli asili infantili.

(4) Concessione eccezionale.

Numero progressivo	DENOMINAZIONE DELLE ASSOCIAZIONI	SEDI
254	Maestre ed infermiere dell'Istituto di Santa Dorotea (1).	**Vicenza**
255	Suore Domenicane di Santa Caterina	**Villa Basilica** (Lucca)
256	Suore Benedettine (2)	**Voghera**

(1) Sono escluse dalla concessione le suore che insegnano, verso retribuzione, nelle scuole comunali.

(2) Sono escluse dalla concessione le suore che insegnano, verso retribuzione, nelle scuole comunali o negli asili infantili.

ELENCO DEGLI ISTITUTI DI CARITÀ

ammessi a fruire della concessione speciale VII.

Numero progressivo	DENOMINAZIONE DEGLI ISTITUTI	SEDI
1	Orfanotrofio Nazionale Vittorio Emanuele III pei figli dei pescatori	**Anzio**
2	Orfanotrofio Maschile	**Ascoli Piceno**
3	Istituto per sordo-muti della provincia di Alessandria .	**Alessandria**
4	Collegio « Regina Margherita » per le orfane dei maestri elementari (1)	**Anagni**
5	Istituto dell'Immacolata Concezione (Opera Pia Tellini) .	**Asti**
6	Opera Pia Michelerio	**Asti**
7	Collegio Convitto Principe di Napoli pei figli d'insegnanti (1)	**Assisi**
8	Collegio delle orfanelle	**Baghera** (Palermo)
9	Istituto di sordo-muti	**Bari** e Lecce
10	Orfanotrofio Spersi	**Belluno**
11	Istituto dei ciechi	**Bologna**
12	Istituto artigianelli	**Brescia**

(1) Concessione eccezionale.

Numero progressivo	DENOMINAZIONE DEGLI ISTITUTI	SEDI
13	Ospizio orfani o derelitti	**Cavriana** (Mantova)
14	Istituto dei sordo-muti	**Cagliari**
15	Piccola Casa di Provvidenza	**Camogli**
16	Istituto degli artigianelli	**Chiavari**
17	Istituto dei sordo-muti dei Tre Abruzzi	**Chieti**
18	Pio Istituto dei sordo-muti	**Como**
19	Pio ricovero per cieche e sordomute povere	**Como**
20	Opera Pia Società Nazionale « Margherita » di Patronato pei Ciechi — Istituto Ciechi della Sezione Lombarda .	**Cremona**
21	Patronato pei figli del popolo	**Cremona**
22	Colonia Agricola « Tullio Dandolo » e dipendente Ospizio Nazionale per i piccoli derelitti in Milano	**Cuasso al Monte** (Como)
23	Orfanotrofio femminile	**Elena** (Caserta)
24	Istituto di carità dei Coniugi Benvenuti	**Firenze**
25	Asilo nazionale per gli orfani dei marinai italiani . . .	**Firenze**
26	Istituto femminile di S. Silvestro	**Firenze**
27	Istituto Gualandi dei sordo-muti abbandonati	**Firenze** e Roma

Numero progressivo	DENOMINAZIONE DEGLI ISTITUTI	SEDI
28	Istituto nazionale pei sordo-muti	**Firenze**
29	Casa di rifugio per le minorenni corrigende di San Felice a Ema	**Galluzzo** (Firenze)
30	Albergo dei fanciulli Umberto I	**Genova**
31	Istituto Derelitti Fassicomo (Opera SS. Vergine di Pompei)	**Genova**
32	Casa di San Giuseppe del suffragio	**Gozzano**
33	Istituto di sordo-muti	**Lecce** e Bari
34	Istituto pei ciechi d'ambo i sessi	**Lecce**
35	Istituto pei Ciechi	**Livorno** (Ardenza)
36	Pia opera di beneficenza del canonico Di Francia . . .	**Messina**
37	Pio Istituto dei sordo-muti poveri di campagna	**Milano**
38	Pio Istituto pei figli della Provvidenza	**Milano** e Rigola (Monza)
39	Istituto di S. Vincenzo per l'educazione dei deficienti .	**Milano**
40	Collegio dei moretti alla Palma	**Napoli**
41	Collegio di S. Francesco al Vomero	**Napoli**
42	Istituto pei ciechi « Principe di Napoli »	**Napoli**
43	Pio ricovero dei sordo-muti Padre Luigi Ajelli	**Napoli**

Numero progressivo	DENOMINAZIONE DEGLI ISTITUTI	SEDI
44	Scuola dei sordo-muti ed Istituto dei ciechi dei SS. Giuseppe e Lucia, dipendenti dal Regio Albergo dei Poveri	**Napoli**
45	Collegio di S. Maria degli Angeli	**Nocera Superiore**
46	Istituto dei sordo-muti	**Oneglia**
47	Istituto Configliacchi pei ciechi	**Padova**
48	Casa di « Lavoro e Preghiera » per gli orfani abbandonati (S. Erasmo)	**Palermo**
49	Istituto dei ciechi « Ignazio Florio » (1)	**Palermo**
50	Pio Orfanotrofio femminile Santa Famiglia	**Pallanza**
51	Pio Istituto dei sordo-muti	**Pavia**
52	Istituto del Buon Pastore (2)	**Parma**
53	Collegio -convitto per gli orfani di Sanitari Italiani . . .	**Perugia**
54	Collegio Convitto Galilei per i figli e gli orfani degli impiegati comunali del regno	**Pisa**
55	Orfanotrofio Emiliani	**Rapallo**
56	Istituto dei ciechi	**Reggio Emilia**
57	Pio Istituto pei figli della Provvidenza	**Rigola** (Monza) e Milano

(1) La concessione è accordata esclusivamente per i viaggi sulle linee della Sicilia e soltanto a favore dei ricoverati ciechi e del personale che deve accompagnarli, esclusi quindi il Direttore, la Direttrice ed i ricoverati a pagamento.

(2) La concessione è accordata a favore del direttore dell'Istituto e delle suore insegnanti, quando viaggiano in accompagnamento delle alunne, restandone escluse le suore non addette all'insegnamento.

Numero progressivo	DENOMINAZIONE DEGLI ISTITUTI	SEDI
58	Pio Istituto di ricovero delle orfanelle	**Roccalumera** (Sicilia)
59	Asilo nazionale Sacra Famiglia pei fanciulli derelitti.	**Roma**
60	Istituto dei ciechi di Sant'Alessio al Monte Aventino .	**Roma**
61	Istituto delle povere figlie abbandonate (Ospizio per le orfane abbandonate di S. Gerolamo Emiliani)	**Roma**
62	Istituto Gould	**Roma**
63	Istituto Gualandi dei sordo-muti abbandonati	**Roma** e Firenze
64	Ospizio o Casa di ricovero Pio X	**S. Cassiano Meschio**
65	Ricovero Guglielmi per le povere ragazze	**Saluzzo**
66	Casa della Provvidenza (Istituto delle Orfanelle) . . .	**Sampierdarena**
67	Pia Casa per le orfane abbandonate	**San Martino a Campi Bisenzio**
68	Ospizio infantile Zeffiro Massa	**S. Remo**
69	Istituto Nazionale per gli orfani degli impiegati civili dello Stato	**Spoleto**
70	Collegio delle Scuole Apostoliche	**Torino**
71	Collegio degli artigianelli	**Torino**
72	Conservatorio del suffragio e di S. Zita	**Torino**

Numero progressivo	DENOMINAZIONE DEGLI ISTITUTI	SEDI
73	Educatorio sordo-mute	**Torino**
74	Istituto dei sordo-muti	**Torino**
75	Istituto pei ciechi	**Torino**
76	Istituto S. Casa di Nazaret	**Torino**
77	Pio Istituto di Gesù Bambino	**Torino**
78	Istituto di S. Pietro	**Torino**
79	Pio Istituto per le cieche	**Torino**
80	Pio Istituto Mancini	**Torino**
81	Istituto dell'Immacolata Concezione	**Torino**
82	Pia casa di Patronato (1)	**Treviso**
83	Pio Istituto delle Derelitte o Collegio della Provvidenza	**Udine**
84	Orfanotrofio femminile della vergine di Pompei . . .	**Valle di Pompei**
85	Ospizio educativo Bartolo Longo pei figli dei carcerati	**Valle di Pompei**
86	Istituto Provolo per l'educazione dei sordo-muti . . .	**Verona**
87	Casa Buoni fanciulli in S. Zeno in Monte	**Verona**

(1) La concessione è limitata alla persona del direttore e fondatore dell'Istituto Sac. Don. Igino Mazzarolo.

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 15-1914.*

Elenco delle SOCIETA' GINNASTICHE ammesse a fruire della concessione speciale XIV

SEDI	DENOMINAZIONI
Acqui	Società Ginnastica « Acqui Club »
Ancona	Società Ginnastica « Stamura »
Ancona	Unione Sportiva Anconitana
Ancona	Società Ginnastica « Ancona »
Arezzo	Società Ginnastica « Petrarca »
Asti	Unione Sportiva Astigiana « Forza e Coraggio »
Asti	Società Ginnastica « Forti e Liberi »
Badia Polesine	Società Ginnastica e Scherma
Bagnacavallo	Società Ginnastica « Fulgor »
Bagni di Montecatini	Società Ginnastica « Pro Italia »
Bari	Società Ginnastica Femminile « Italia »
Bari	Società Ginnastica « Pro Patria »
Bari	Ricreatorio « Andrea Angiulli »
Barzanò (Como)	Società Ginnastica « Luciano Manara »
Bassano	Società Ginnastica « Bassano »
Belluno	Società Ginnastica « Alpina »
Bergamo	Società Ginnastica « Atalanta »
Besana Brianza (Milano)	Società Ginnastica « Pro Patria Besana »
Bologna	Società Ginnastica « Fortitudo »
Bologna	Società Ginnastica Educativa « Sempre Avanti »
Bologna	Società Ginnastica Educativa « Virtus »
Brescia	Società Ginnastica Bresciana « Forza e Costanza »

SEDI	DENOMINAZIONI
Brescia	Società Ginnastica « Gymnasium »
Brescia	Società Ginnastica Bresciana « La Victoria »
Busto Arsizio	Società di Ginnastica e Scherma « Pro Patria et Libertade »
Cagliari	Società Ginnastica « Amsicora »
Cagliari	Società Ginnastica « Eleonora d'Arborea »
Calangianus (Sassari)	Società Ginnastica « Limbara »
Carpi	Società Ginnastica « La Patria »
Carrara	Società di Ginnastica e Scherma « Pro Patria »
Cassano Magnago	Società Ginnastica Cassanese « Sempre Liberi »
Cassino	Ricreatorio Popolare « G. Garibaldi »
Castellanza	Circolo Educ. Popolare - Sez. Ginnastica
Catanzaro	Società Sportiva « Juventus »
Cavaria (Milano)	Società Ginnastica « Sempre Avanti »
Cento	Società Ginnastica « Juventus »
Chiavari	Società Ginnastica « Pro Chiavari »
Codogno	Società Ginnastica « Unione Sportiva Codogno »
Como	Società Comense di Ginnastica e Scherma
Conegliano (Treviso)	Club Sportivo Coneglianese
Crenna (Milano)	Unione Sportiva Crennese
Erba Incino (Como)	Eupili - Società di Sport e di Educazione fisica
Erba Incino (Como)	Società Ginnastica « Licinio »
Fano	Società Ginnastica « Alma Juventus »
Fasano	Ricreatorio « Giovanni Bovio »
Ferrara	Palestra Ginnastica « Ferrara »
Fiorenzuola d'Arda	Società Ginnastica « Giuseppe Garibaldi »
Firenze	Palestra Ginnastica Fiorentina

SEDI	DENOMINAZIONI
Firenze	Club Atletico « Fiorentino »
Firenze	Club Sportivo « Firenze »
Firenze	Unione Sportiva « Sempre Avanti »
Foligno	Scuola di Educazione fisica
Forlì	Società Ginn. Educativa « Forti e Liberi »
Gallarate	Società Ginnastica « Gallaratese »
Gallarate	Società Ginnastica « Virtus »
Genova	Società Ginnastica « Andrea Doria »
Genova	Associaz. Sportiva « Ginnastica Genova »
Genova	Società Ginnastica Ligure « Cristoforo Colombo »
Genova	Società Podistica « Sport Pedestre Genova »
Genova	Società Ginnastica Femminile « Genova »
Genova	Società Ginnastica « Raffaele Rubattino »
Genova	Società Ginnastica « Goffredo Mameli »
Genova	Società Ginnastica « S. Teodoro »
Genova	« Genoa Cricket and Foot-ball Club »
Guastalla	Società Ginnastica « Pro Juventute »
Iglesias (Cagliari)	Società Ginnastica « Iolao »
Laorca (Como)	Società Ginnastica « E. De Amicis »
Lecco	Unione Ginnastica « Antonio Ghislanzoni »
Legnano	Società Ginnastica « Legnano »
Levanto	Società Ginnastica « Levanto »
Lissone (Milano)	Società Ginnastica per l'educazione fisica « Pro Lissone »
Livorno	Società Ginnastica Livornese « Frangar non Flectar »
Livorno	Società Sportiva « Virtus Juventusque »
Lodi	Associazione Sportiva « Fanfulla »
Macerata	Società Ginnico-Sportiva « Virtus »

SEDI	DENOMINAZIONI
Mede (Pavia)	Circolo ginnastico sportivo « Medese »
Messina	Società Ginnastica « Giuseppe Garibaldi »
Messina	Sezione Ginnastica della Società Operaia
Milano	« Antonio Sciesa » Sezione Ginnastica del Circolo « Arte Moderna »
Milano	Società Ginnastica Milanese « Forza e Coraggio »
Milano	Società Ginnastica « Costanza »
Milano	Società Femminile per l'educazione fisica « Insubria »
Milano	Società per l'educazione fisica « Mediolanum »
Milano	Società per l'educazione fisica « Mediolanum femminile »
Milano	Società per l'educazione fisica « Miani »
Milano	Società Ginnastica Milanese « Pro Italia »
Milano	Società Ginnastica « Pro Milano »
Milano	Società Ginnastica « Pro Patria »
Milano	Ricreatori laici « Antonio Sciesa »
Milano	Unione Sportiva Milanese
Milano	Sezione Ginnastica della Società Svizzera
Milano	Circolo Popolare di Sport « Voluntas »
Milano	Società Ginnastica « Humilitas »
Milano	Pro Morivione - Circolo Popolare di Sport
Modena	Unione Sportiva Modenese
Modena	Società di Ginn. e Scherma « del Panaro »
Monza	Ricreatorio laico « Giuseppe Garibaldi »
Monza	Società Sportiva « Velites »
Monza	Società Ginn. Monzese « Forti e Liberi »
Mortara	Società Ginnastica « La Costanza »
Napoli	Società Ginnastica « Partenopea »

SEDI	DENOMINAZIONI
Napoli	Società Ginnastica « Neapolis »
Novara	Società Ginnastica e Scherma
Novara	Società « Forza e Speranza »
Novi Ligure	Società Ginnastica « Forza e virtù »
Oristano (Cagliari)	Società Ginnastica « Tharros »
Padova	Associazione Ginnastica di Padova
Padova	Club Pedestre Ginnastico
Palermo	Società Ginnastica « Ercole »
Parabiago	Società Ginnastica « Pro Italia »
Pavia	Società Ginnastica Pavese
Pavia	Ricreat. laico festivo « Felice Cavallotti »
Perugia	Società Ginnastica « Libertas »
Perugia	Unione Sportiva « Braccio Fortebraccio »
Pesaro	Società Ginnastica educativa « Vis »
Pesaro	Società Ginnastica « Nuova Juventus »
Piacenza	Società Ginnastica « Salus et Virtus »
Pistoia	Società Ginnastica « F. Ferruccio »
Pistoia	Società Ginnastica « Libertas »
Pontelungo (Pistoia)	Società Ginnastica « Vigor »
Pontremoli	Società Ginnastica « Pro Patria »
Prato	Società Ginnastica « Etruria »
Porto Maurizio	Società Ginnastica « Maurina »
Ravenna	Società Ginnastica « Robur »
Ravenna	Società di Ginnastica e Scherma « Forti per essere liberi »
Rho	Società Sportiva
Rieti	Società Ginnastica « Forza e Libertà »
Roma	« Audace Club Sportivo »
Roma	Società Ginnastica « Roma »

SEDI	DENOMINAZIONI
Roma	Giardino Educativo Nomentano « Sezione Ginnastica »
Roma	Società Romana di nuoto
Roma	Società Ginnastica « Giovane Italia »
Roma	Ricreatorio popolare « Adelaide Cairoli »
Roma	Società Ginnastica « Borgo Prati »
Roma	Ricreatorio popolare « Borgo Prati »
Roma	Ricreat. femm. « Margherita di Savoia »
Roma	Ricreatorio popolare « Del Testaccio »
Roma	Ricreatorio popolare « Umberto I »
Roma	Ricreatorio popolare « XX Settembre »
Roma	Società Podistica « Lazio »
Roma	Scuola popolare di ginnastica « Umberto I »
Roma	Club « Enotria »
Rovellasca (Como)	Società « Sport Club »
Rovigo	Società di Ginnastica e Scherma « Francesco Gabrielli »
Saluzzo	Unione Ginnico Sportiva
Sampierdarena	Società Ginnastica « Sampierdarenese »
S. Giovanni in Persiceto	Società Ginnastica « Persicetana »
S. Remo	Società Ginnastica « Sanremo »
Saronno	Società Ginnastica « Unione e Forza »
Sartirana	Unione Sportiva « Sartiranese »
Sassari	Società di educazione fisica « Torres »
Sassari	Società ginnastica « Josto »
Savona	Fratellanza Ginnastica « Savonese »
Savona	Ricreatorio laico « Ambrogio Aonzo »
Savona	Società « Sport Club »
Schio	Società « Fortitudo »

SEDI	DENOMINAZIONI
Seregno	Società Ginnastica « Labor »
Sestri Ponente	Società Ginnastica « Pro Sestri »
Sestri Ponente	Società Ginnastica « Libertas »
Sestri Ponente	Ricreatorio Educativo Municipale
Siena	Associazione Ginnastica Senese « Mens sana in corpore sano »
Spezia	Club Spezia di Ginnastica e Scherma
Spezia	Società di Ginnastica e Scherma « Pro Italia »
Stresa	Società « Stresa Sportiva »
Teramo	Società per l'educazione fisica « Gran Sasso d'Italia »
Terni	Palestra Marziale « G. Garibaldi »
Tradate (Como)	Società Ginnastica « Persevera »
Treviso	Società Ginnastica « Unione Sport »
Todi	Società Ginnastica « Marzia Todi »
Torino	Società Ginnastica di Torino
Udine	Società Udinese di Ginnastica e Scherma
Udine	Società Udinese di Ginnastica e Scherma « Forti e liberi »
Valdagno (Vicenza)	Società Ginnastica « Vittorio Emanuele III »
Valenza	Unione Ginnastica « Valenzana »
Varese	Società Varesina di Ginnastica e Scherma
Venezia	Società Ginnastica Veneziana « Costantino Reyer »
Venezia	Società Ginnastica « Volontari Foot--Ball Club »
Vercelli	Società di Ginnastica e Scherma « Pro Vercelli »
Vercelli	Unione Sportiva « Vercellese »
Verona	Federaz. Sportiva Veronese « Bentegodi »

SEDI	DENOMINAZIONI
Verona	Istituzione Comunale di Ginn. e Scherma « Bentegodi »
Vicenza	Società Ginnastica Vicentina « Umberto I »
Vigevano (Pavia)	Sport Club « Pro Vigevano »
Voghera	Società Ginnastica « Iriense »
Voghera	« Unione Ginnastica »
Voltri	Società Sportiva « Nicola Mameli »

Circolare N. 4. (C.).

I. Compilazione degli elenchi mod. C¹ 467 per il rimborso del diritto fisso di carico e scarico. - II. Reclami definiti dalle stazioni. - III. Erronee scritturazioni dei trasporti.

I. — Compilazione degli elenchi mod. C¹ 467 per il rimborso del diritto fisso di carico e scarico.

Nonostante le istruzioni impartite con la Circolare N. 13-1912 ed i successivi richiami fatti, le stazioni continuano a trasmettere con sistematico ritardo ai competenti Controlli merci gli elenchi mod. C¹ 467 dei rimborsi sul diritto fisso per carico e scarico, intralciando e ritardando i necessari riscontri che dovrebbero compiersi contemporaneamente alla revisione delle tasse dei trasporti cui i rimborsi stessi si riferiscono.

E poichè le stazioni attribuiscono il ritardo alle Ditte interessate, asserendo che esse non si prestano alla riscossione delle somme loro dovute, se non dopo aver esaminato e verificato gli elenchi, così, per ovviare agli inconvenienti che un tale fatto produce nei riguardi dell'ulteriore riscontro demandato ai predetti Uffici di Controllo, si dispone che la compilazione degli elenchi medesimi avvenga, da parte delle stazioni, in duplice esemplare, e, come ora, separatamente per i trasporti del servizio interno, cumulativo italiano e cumulativo internazionale, giorno per giorno, in modo che, a fine di quindicina, gli elenchi siano completi e le stazioni siano in grado di inviarne un esemplare al competente Ufficio di Controllo, insieme con i documenti contabili della quindicina stessa, senza eseguire, ben s'intende, alcuna operazione di accredito e consegnando l'altro esemplare alla Ditta per la revisione ed il benestare.

Non appena la Ditta stessa abbia riveduti gli elenchi, dovrà farsi luogo al rimborso del diritto fisso, previa quietanza da rilasciarsi sul modello C[I] 467 (foglio esterno), opportunamente compilato, tenendo presente, però, che, all'opposto di quanto si è praticato fino ad ora, la quietanza stessa dovrà essere rilasciata separatamente per i trasporti dei tre servizi (interno, cumulativo e internazionale).

L'accreditamento delle somme rimborsate sarà dalle stazioni inscritto rispettivamente sui « Prospetti del Debito e Credito » mod. C[I] 418, 423 e 427, inviando ai Controlli competenti i Mod. C[I] 467 contenenti le quietanze, a giustificazione del credito assunto. Essendo, poi, necessario che le quietanze di cui trattasi corrispondano allo importo degli elenchi in precedenza inviati ai Controlli stessi, si prescrive che le eventuali differenze rilevate dalle Ditte nella liquidazione dei rimborsi siano regolarizzate con gli elenchi delle quindicine successive, ossia in corso di preparazione, in modo che il pagamento avvenga sempre per la somma originaria, stabilita all'atto della chiusura degli elenchi.

II. — Reclami definiti dalle stazioni.

Dalla revisione dei titoli di rimborso dipendenti da reclami per eccedenza di tasse definiti direttamente dalle stazioni, è risultato che parecchie di esse fanno luogo a rimborsi non dovuti o li effettuano per somme superiori alla reale eccedenza. E si è constatato che nella maggior parte dei casi ciò dipende da incuria delle stazioni stesse, le quali non tenendo distinte, come dovrebbero, sui registri delle spedizioni e degli arrivi, nè sui bollettini di consegna, le tasse di porto da quelle accessorie, incorrono in omissioni od errori.

Infatti più frequentemente si verifica:

a) il mancato conteggio delle tasse di presa e di consegna a domicilio;

b) il rimborso erroneo di spese anticipate;

c) il rimborso erroneo delle sopratasse del 25 e 50 % per l'inoltro dei trasporti coi treni accelerati e diretti;

d) l'erroneo computo del diritto fisso di carico e scarico delle merci nei casi specialmente di rispedizione, per cui è dovuto il diritto fisso per intero;

e) l'indebito rimborso delle tasse di pesatura, gru, ecc.

Poichè le lamentate anormalità devono assolutamente aver termine, si fa speciale richiamo alle stazioni perchè abbiano ad esplicare in proposito tutta la loro diligenza ed il massimo interessamento, ricordando loro l'obbligo di esporre sempre per ogni trasporto sui registri e sui bollettini di consegna il dettaglio delle tasse riscosse, in modo da evitare ogni equivoco nella determinazione delle eventuali somme da rimborsare ed avvertendo che i rilievi a debito emessi per rimborsi erronei e che rimanessero insoluti, saranno posti a carico degli agenti responsabili.

III. — Erronee scritturazioni dei trasporti.

Moltissime stazioni, trascurando le disposizioni contenute nelle norme per il servizio contabile delle gestioni merci e nell'O. S. 191-1913 scritturano erroneamente sui riassunti del servizio interno trasporti appartenenti invece ai servizi cumulativi o viceversa.

Tali irregolarità, come è ovvio, sono causa di maggior lavoro e di grave incaglio nelle operazioni dei Controlli per il passaggio fra i medesimi di numerose scritturazioni in arrivo ed in partenza e per le relative sistemazioni contabili, epperò si invitano le stazioni tutte alla stretta osservanza delle precitate disposizioni, avvertendo che ogni ulteriore infrazione alle medesime verrà adeguatamente punita.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Istruzione N. 1. (R. M. e C.).

Indennizzi da riprendersi su o da altre ferrovie italiane.

Per gli indennizzi pagati da altre ferrovie italiane in servizio cumulativo o di corrispondenza con quelle dello Stato e da rimborsarsi in tutto od in parte, le Divisioni del Movimento, dopo gli accertamenti di competenza in base ai documenti originali, autorizzano le ferrovie interessate a fare ripresa sulla stazione in contatto, o su quella presso cui hanno sede, chiedendo che alla nota di spedizione siano unite le quietanze originali se l'indennizzo fa carico completamente allo Stato e le copie conformi delle quitanze, debitamente autenticate dal Direttore dell'Esercizio, se la passività è ripartita.

Contemporaneamente le Divisioni stesse trasmettono l'ordine di svincolo mod. R. 100 alla stazione, la quale, eseguito lo svincolo, versa a Cassa come denaro i documenti relativi, compreso il tagliando inferiore dell'ordine di svincolo.

Nel caso inverso, e cioè di ripresa sulle ferrovie in servizio cumulativo o di corrispondenza in rimborso degli indennizzi, le Divisioni del Movimento richiedono con esplicita motivazione agli Uffici di Ragioneria le quietanze originali per le passività a totale carico delle altre Amministrazioni e le copie conformi regolarmente autenticate, per i ricuperi parziali, e trasmettono alla stazione in contatto od a quella presso cui hanno sede l'ordine di ripresa mod. R. 101, corredato delle quietanze, originali o copie, a seconda dei casi, quietanze che la stazione stessa unisce alle note di spedizione per le riprese che eseguiscono sulle altre ferrovie. Le somme incassate debbono essere versate alla Cassa comprendendole nella distinta di versamento mod. R. 97 e nell'elenco mod. R. 102 degli « Introiti estranei al traffico » allegandovi gli ordini di ripresa completati nel tagliando inferiore.

In sostituzione delle quietanze originali rilasciate, gli Uffici di Ragioneria uniranno ai rispettivi mandati d'ordine le copie conformi da esse certificate, indicandovi gli estremi della pratica relativa.

La presente sostituisce l'art. 42 dell'Istruzione 2-1906 del Servizio Ragioneria.

COMUNICATO

Opera di previdenza a favore del personale

(Legge 19 giugno 1913, N. 641)

Com'è noto, le disposizioni della legge 19 giugno 1913, N. 641, per ciò che riguarda le indennità di buonuscita, i sussidi temporanei, e gli assegni alimentari vitalizi, andarono in vigore con effetto dal 1° luglio 1912, e qui appresso si epilogano le relative liquidazioni effettuate a tutto il 31 dicembre 1913:

LIQUIDAZIONI approvate a tutto il 31 dicembre 1913	Esercizio —	Indennità di buonuscita (art. 1 § 1° della legge) ad agenti N°	Importo		a famiglie N°	Importo		Sussidi temporanei ad orfani (art. 1 § 2° della legge) N°	Importo annuo	Assegni alimentari vitalizi (art. 1 § 3° della legge) N°	Importo annuo	Rimborso di trattenute a famiglie (art. 3 comma b della legge) N°	Importo	
Dal Direttore Generale (Art. 21 del Regolamento approvato con D. M. del 2 agosto 1913).	1912-13	2181	1.752.469	29	57	36.442	71	18	7.509	—	—	—	—	—
	1913-14	836	658.201	86	14	10.649	56	5	1.753	1	360	—	—	—
Dalla Giunta (Art. 3 del Regolamento di cui sopra).	1912-13	141	82.711	69	138	87.647	80	92	32.330	1	300	—	—	—
	1913-14	362	264.216	80	36	21.365	34	40	14.468	2	660	2	4	—
Totali complessivi		3520	2.757.599	64	245	156.105	41	155	56.060	4	1320	2	4	

Il Consiglio d'Amministrazione poi nell'adunanza del 9 gennaio 1914, su proposta del Comitato dell'Opera, ha deliberato, che, per gli esercizi finanziari 1912-13 e 1913-14, sia erogata la somma di L. 258,000 (in valor capitale), per le concessioni facoltative previste dalla citata legge, ai comma 2° punto *c*) e 3° punto *e*) dell'art. 1, al penultimo capoverso dell'art. 2, ed all'art. 4.

***

Nell'intento che le indennità di buon uscita, i sussidi temporanei e gli assegni alimentari vitalizi, sia di diritto che facoltativi, possano liquidarsi nel più breve termine possibile, sono state fatte le più vive raccomandazioni al personale dirigente, affinchè, non solo si presti a fornire gli schiarimenti che all'uopo gli venissero richiesti dagli interessati ma, allo scopo che non abbiano eventualmente ad incorrere nella decadenza di cui all'art. 4 del regolamento per il funzionamento dell'Opera, voglia altresì prendere l'iniziativa per informarli sollecitamente di ciò che essi debbono fare, e dei documenti che occorrono, per ottenere le liquidazioni di quanto può loro spettare in base alla legge sull'Opera di Previdenza.

***

Da ultimo si comunica che la Commissione per gli orfani di agenti ferroviari morti nel terremoto del 28 dicembre 1908, nel fare la consegna dei propri atti al Comitato Amministratore dell'Opera, subentrato alla Commissione stessa giusta l'art. 6 della legge, ha presentato il seguente:

Rendiconto della gestione dal 1° gennaio al 1° ottobre 1913.

Fondo esistente al 31 dicembre 1912 come da rendiconto pubblicato sul Bollettino n. 17 del 24 aprile 1913 . . . . . . L.	—		487.189	36
ENTRATE.				
Interessi sulle somme depositate in conto corrente alla Cassa Depositi e prestiti - 1° semestre 1913 . . . . L.	159	16	—	—
Interessi sui titoli di credito di proprietà del fondo in deposito presso la Cassa Depositi e prestiti:				
a) pel 1° semestre 1913 sulle cartelle del Credito Provinciale e Comunale e sul consolidato . . . . L.	8.781	25	—	—
b) maturati al 1° aprile ed al 1° ottobre 1913 sulle cartelle del Prestito di Roma . . . . L.	375	—	—	—
Totale entrate L.			9.315	41
TOTALE L.	—	—	496.504	77
SPESE				
per mandati emessi a tutto settembre 1913:				
Per rette pagate agli Istituti ove sono ricoverati alcuni orfani . . . . L.	4.068	90	—	—
Per sussidi continuativi e straordinari agli orfani . . . . L.	12.703	82	—	—
Per sussidi dotali pagati alle orfane passate a matrimonio od uscite di minorità L.	4.400	—	—	—
Per spese di cura medicinali, spese diverse, indumenti e oggetti vari dati agli orfani L.	3.313	35	—	—
Totale spese . . . L.			24.486	07
RIMANENZA AL 1° OTTOBRE 1913 . . . L.			472.018	70

La rimanenza di L. 472.018.70 al 1° ottobre 1913 è costituita:

da L. 459.000.—	investite in 459 cartelle del Credito Comunale e provinciale 3.75 % del valore nominale di L. 1000.
» 10.000.—	investite in una cartella di 20 obbligazioni 3.75 % del Prestito di Roma per il capitale nominale di L. 500 ciascuna.
» 10.393.21	(prezzo d'acquisto) investite in rendita consolidata 3.50 %.
Totale L. 479.393. 1	dalle quali sono da dedursi
» 7.374.51	per maggior somma pagata dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato per conto della Commissione orfani, in confronto di quella esistente al 1° ottobre 1913 in conto corrente presso la Cassa Depositi e Prestiti.
Restano L. 472.018.70	

Il Direttore Generale

R. BIANCHI

VARIAZIONI da apportare all'elenco dei rappresentanti e dei delegati di categoria.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate sui Bollettini	*VARIAZIONI*
4ª	Delegato	**Gatti** Aldemiro - Applicato tecnico princ. - Sez. Lavori Nord Roma.	**Gatti** Aldemiro - Applicato tecnico principale - Servizio Lavori Roma.
4ª	Delegato supplente	**Ghezzi** geom. Pietro - Appl. tecnico princ. - Sez. Lavori Bari.	**Ghezzi** geom. Pietro - Applicato tecnico princ. - Div. Lavori Bari.
5ª	Delegato	**Rossi** Gaetano - Disegnatore - Sez. Lavori Bari.	**Rossi** Gaetano - Disegnatore - Div. Lavori Bari.
5ª	Delegato supplente	**Palazzo** Raffaele - Disegnatore principale - Sez. Lavori Bari.	**Palazzo** Raffaele - Disegnatore principale - Div. Lavori Bari.
9ª	Delegato	**Sanza** Antonio - Usciere - Sez. Lavori Bari.	**Sanza** Antonio - Usciere - Div. Lavori Bari.
17ª	Delegato supplente	**Rossetti** Ettore - Capo dep. di 3° grado - Dep. Loc. Udine.	**Rossetti** Ettore - Capo dep. di 3° grado - Dep. loc. Genova P. P.
19ª	Rappresentante	**Sbrana** Angiolo - Fuochista - Dep. Loc. Pisa.	**Sbrana** Angiolo - Fuochista Dep. loc. Catania.
23ª	Delegato supplente	**Como** Francesco - Manovale - Dep. Loc. Ventimiglia.	**Como** Francesco - Accenditore - Dep. loc. Rivarolo.
23ª	Id.	**Zavaglia** Francesco - Accenditore - Dep. loc. Messina.	**Zavaglia** Francesco - Capo sq. accenditori e manovali - Dep. loc. Messina.
24ª	Id.	**Cervesi** Giuseppe - Capo sq. guardiani d'off. - Off. Trazione Palermo C.	**Cervesi** Giuseppe - Capo sq. guardiani d'off. - Off. Veicoli Lucca.
25ª	Delegato	**Luperi** Gaetano - Manovale - Off. Veicoli Roma Trast.	**Luperi** Gaetano - Manovale d'off. - Off. veicoli Roma Trast.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate sui Bollettini	*VARIAZIONI*
25ª	Delegato supplente	**Duranti** Arturo - Manovale - Off. Veicoli Roma Trast.	**Duranti** Arturo - Manovale d'off. - Off. veicoli Roma Trast.
28ª	Id.	**Celiberti** Domenico - Applicato - Staz. Gioia del Colle.	**Celiberti** Domenico - Applicato - Staz. Trani.
29ª	Delegato	**Giarda** Ercole - Capo gestione di 1° grado - Staz. S. Limbania.	**Giarda** Ercole - Capo gestione di 1° gr. - Staz. Genova P. C.
31ª	Delegato supplente	**Crispo** Cesare - Aiut. applicato - Staz. Lecco.	**Crispo** Cesare - Applicato Staz. Lecco.
31ª	Id.	**Posillipo** Filippo - Aiut. applicato - Staz. Fasano.	**Posillipo** Filippo - Aiut. applicato - Div. Mov. Bari.
31ª	Id.	**Iannaccaro** Gabriele - Aiut. applicato - Staz. Reggio Calabria Centrale.	**Iannaccaro** Gabriele - Aiut. applicato - Staz. Riace.
32ª	Id.	**Casoni** Giuseppe - Capo sq. manovratori - Staz. Padova.	**Casoni** Giuseppe - Capo sq. manovratori - Staz. Verona P. V.
33ª	Delegato	**D'Amati** Domenico - Capo sq. alle merci - Staz. Bari.	**D'Amati** Domenico - Guarda magazzino - Staz. Bari.
33ª	Delegato supplente	**Botta** Raffaele - Capo sq. alle merci - Staz. Foggia.	**Botta** Raffaele - Guarda magazzino - Staz. Foggia.
38ª	Id.	**Chiarlo** Pietro - Capo frenatore - P. V. Novi.	**Chiarlo** Pietro - Capo frenatore - P. V. Sampierdarena.
39ª	Id.	**De Benedetto** Francesco - Frenatore - P. V. Reggio C.	**De Benedetto** Francesco - Frenatore - P. V. Sapri.

Circolare N. 1R (C.).

Congresso trottistico italiano in Roma.

Per i viaggi dei partecipanti al Congresso sopra indicato, devono essere accordati i ribassi previsti dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni dalla medesima stabilite, nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 1° al 5 gennaio 1914.

Ritorno: dal 4 al 20 gennaio 1914.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

Roma 1913 — Tip. Edit. Nazionale.

Circolare N. 2 a (C.).

Esposizione di caccia e pesca in Milano.

(Vedi Circolare N. 147 a-1913).

I termini di tempo per fruire della concessione dei ribassi accordati come dalla Circolare sovra richiamata, in occasione della suddetta esposizione, tanto pei viaggi degli espositori e giurati, quanto pel trasporto delle merci e dei cani sono stati così modificati:

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI GIURATI.

Andata e ritorno: dal 10 gennaio al 28 febbraio 1914.

SPEDIZIONE DELLE MERCI E DEI CANI.

Andata: dal 10 gennaio al 10 febbraio 1914.

Ritorno: dal 1° febbraio al 28 febbraio 1914.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

Roma, 1914 - Tip. Editrice Nazionale -- C. 80.

Appendice al " Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato "

Circolare N. 3R (C.).

XVI assemblea generale dell'Unione delle camere di commercio italiane in Roma.

Pei viaggi dei partecipanti all'assemblea suindicata, è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a Roma e quello di ritorno, o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviaria-marittima, od anche compiere un viaggio per la via ferroviaria, e l'altro per la via mista ferroviaria-marittima.

I partecipanti all'assemblea saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 14 al 19 gennaio 1914.

Ritorno: dal 18 al 23 gennaio 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alla Circolare N. 100R-1913.

Circolare N. 4R (C.).

IV Congresso della federazione nazionale italiana dei fattorini porta bagagli in Modena.

Per i viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a Modena e quello di ritorno, o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviaria-marittima, od anche compiere un viaggio per la via ferroviaria, e l'altro per la via mista ferroviaria-marittima.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 15 al 20 gennaio 1914.

Ritorno: dal 18 al 24 gennaio 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alla Circolare N. 100R-1913.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI

Roma, 1914 — Tip. Editrice Nazionale — C. 80.

Errata-corrige

—

Ordine di Servizio N. 309. — (Bollettino N. 39-1913). - La classificazione italiana della G. V. per la voce « Cerchi da velocipedi, di ferro o d'acciaio » deve essere rettificata da 1 in 1*v*.

———

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. 4.00
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» 8.00
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato - Ufficio rivendita libri e giornali)	» 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO VII - N. 4

22 GENNAIO 1914

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, gennaio 1914 — Tip. Editrice Nazionale - C-80.

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

Per memoria.

In Appendice:

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Per memoria.

LEGGE N. 1 *del 4 gennaio 1914, per l'emissione di buoni del tesoro quinquennali al fine di provvedere a spese straordinarie della rete ferroviaria dello Stato e di nuove costruzioni di strade ferrate* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;

Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

Per provvedere, in conformità delle vigenti leggi, alle spese straordinarie occorrenti fino a tutto l'esercizio 1914-915 per le ferrovie esercitate dallo Stato, nonchè alle spese dipendenti dalle nuove costruzioni di strade ferrate, è data facoltà al ministro del tesoro di emettere, nell'esercizio 1913-914, buoni quinquennali per il capitale di lire duecentonovantamilioni, invece di emettere titoli di debito redimibile 3,50 e 3 per cento netto creati con le leggi 24 dicembre 1908, n. 731 e 13 maggio 1910 n. 228.

Ai buoni da emettersi a' sensi della presente legge sono applicabili le disposizioni delle leggi 21 marzo 1912, n. 191 e 29 dicembre 1912, n. 1352.

(1) Pubblicato nella «Gazzetta Ufficiale» N. 4 del 7 gennaio 1914

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 4 gennaio 1914.

VITTORIO EMANUELE.

TEDESCO.

Visto, *Il Guardasigilli:* FINOCCHIARO-APRILE.

D. M. 8 *gennaio* 1914 *di nomina nel Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI.

Visti gli art. 63 e 64 della legge 7 luglio 1907, N. 429, e l'art. 1 del Regio decreto 28 giugno 1912, N. 728,

DECRETA:

Il Gr. Uff. Ing. Raffaele de Cornè, Ispettore Superiore del Genio Civile, è chiamato a far parte del Consiglio generale del traffico, in sostituzione del defunto cav. di Gran Croce ing. Giovanni de Gregorio.

Roma, addì 8 *gennaio* 1914.

Il ministro

E. SACCHI.

Ordine di Servizio N. 16. (M. e C.).

Apertura all'esercizio della casa cantoniera di S. Marzano Oliveto.

Dal 18 gennaio 1914 verrà aperta all'esercizio la casa cantoniera di San Marzano Oliveto, al Km. 83 + 344.00 ed a sinistra della linea Asti-Ovada-Genova, tra le stazioni di Agliano Castelnuovo Calcea e di Nizza Monferrato, dalle quali dista rispettivamente Km. 4 e Km. 5.

La suddetta casa cantoniera è protetta da due segnali a disco girevole piccolo modello, situati entrambi a destra rispetto ai treni cui comandano ed alla distanza dell'asse del F. V. di m. 800 quello verso Agliano Castelnuovo Calcea e di m. 600 quello verso Nizza Monferrato. I detti dischi hanno lo stesso significato di quelli di protezione dei passaggi a livello di cui l'articolo 56 del regolamento dei segnali; però la loro posizione normale è quella di via libera.

La casa cantoniera stessa sarà ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani, ed esercitata per mezzo di un guardiano in base agli articoli 25 e 31 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafi pubblicate con l'Ordine di Servizio N. 160-1909 ».

Nel prospetto « allegato A » sono indicate, coi relativi prezzi, le relazioni di corsa semplice e di andata e ritorno ammesse da e per la casa cantoniera di S. Marzano Oliveto.

La stazione di Nizza Monferrato sarà incaricata della scritturazione dei biglietti, bagagli, ecc., nonchè del versamento del relativo importo.

Per le aggiunte da praticarsi nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio (parte seconda) » e nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) » vedasi l'allegato B al presente Ordine di Servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato A all'Ordine di Servizio N. 16-1914.

Prezzo dei biglietti in vendita da e per la casa cantoniera di S. Marzano Oliveto.

Da	a	BIGLIETTI DI						Stazione incaricata delle scritturazioni e dei versamenti
		corsa semplice			andata e ritorno			
o viceversa		I classe	II classe	III classe	I classe	II classe	III classe	
S. Marzano Oliveto	Asti.	2.55	1.80	1.20	3.80	2.70	1.75	Nizza Monferrato
	S. Marzanotto Rivi.	2.00	1.40	0.90	2.95	2.05	1.35	
	Mongardino . .	1.60	1.15	0.70	2.40	1.70	1.10	
	Montegrosso. .	1.15	0.75	0.50	1.70	1.20	0.75	
	Agliano Castelnuovo C.	0.50	0.35	0.25	0.75	0.50	0.35	
	Nizza Monferr.	0.60	0.45	0.30	0.90	0.65	0.40	
	Mombaruzzo. .	1.60	1.15	0.70	2.40	1.70	1.10	
	Alice Belcolle .	2.20	1.55	1.05	3.30	2.30	1.50	
	Acqui.	3.15	2.25	1.45	4.70	3.30	2.15	
	Ovada.	4.95	3.50	2.25	7.35	5.15	3.35	
	Genova	10.05	7.05	4.55	14.65	10.25	6.60	

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 16-1914.*

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio (parte seconda) » si dovrà

— a pagina 23, fra S. Martino Piana e S. Marzanotto, inserire:

S. Marzano Oliveto * L B /T/23/

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) » si dovrà

— a pagina 86, fra i nomi delle stazioni di S. Martino Piana e S. Marzanotto, inserire.

/S. Marzano Oliveto/Asti-Ovada-Genova/Torino/Alessandria/29/ /V(6) / B(6) /—/—/—/—/—/—.—/—.—/—/—/—/—/—/

— a pagina 121, nella tabella 29, fra Agliano Castelnuovo Calcea e Nizza Monferrato, inserire il nome della casa cantoniera di *S. Marzano Oliveto*, da considerarsi come scritto in carattere corsivo, con le seguenti distanze:

Torino Porta Nuova .	77	Montegrosso	9
Torino Smistamento . .	74	Agliano Castelnuoco Calcea	4
Moncalieri	69	Nizza Monferrato . . .	5
Testona	67	Bazzana	9
Trofarello	64	Mombaruzzo	13
Cambiano Santena . .	61	Alice Belcolle	18
Pessione	55	Acqui	26
Villanova d'Asti . . .	47	Visone	29
Villafranca d'Asti . .	37	Prasco Cremolino . .	33
Baldichieri Tignole . .	32	Molare	39
S. Damiano d'Asti . .	29	Ovada	41
Asti	21	Rossiglione	49
S. Marzanotto Rivi . .	16	Campoligure	55
Mongardino	13	Mele	62
Vigliano d'Asti . . .	11		

Acquasanta 66
Granara 72
Borzoli 76
Sampierdarena . . . 81
Genova Piazza Principe e Genova Principe . . 84
Sampierdarena 1ª e 2ª fermata 87
S. Benigno C., S. Limbania Calate, Magazzino e Darsena, Genova Molo Vecchio e Genova P. C. C. . . . 90
Genova Piazza Caricamento Locale . . . 86

— a pagina 234, fra S. Martino in Pensilis e S. Marzanotto, inserire:

/S. Marzano Oliveto/casa cantoniera/ 1. 102. 30. 15/1276*/1290*//

Ordine di Servizio N. 17. (C).

Servizio merci italo-austro-ungarico.

Nei « Prontuari delle tariffe generali e speciali », compresi nella Parte II A fascicolo 1 a della tariffa per il servizio diretto italo-austro-ungarico (edizione 1° gennaio 1912), sono da introdursi le seguenti correzioni:

Pag. 23 e 34 (ristampate col 2° supplemento). — Modificare in « 7.49 » il prezzo della classe IV, previsto per la relazione Penzing-Peri transito e quello, pure della classe IV, previsto per la relazione Wien Hauptzollamt-Peri transito.

* * *

Nel fascicolo dei « Prezzi applicabili sulla percorrenza italiana ecc. » (Parte II B fascicolo 2 delle tariffe dirette) sono da introdursi, con validità dal 15 febbraio 1914, le seguenti modificazioni:

Pag. 57. - Tariffa eccezionale N. 5. — I prezzi previsti per la relazione Venezia-Primolano transito, aggiunti col 3° supplemento dal 1° settembre 1913, debbono essere annullati e sostituiti da quelli appresso indicati:

Venezia Marittima e S. Basilio-Primolano transito . . . 0.70

Venezia S. Lucia-Primolano transito 0.73

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 18. (C).

Tariffa speciale comune pel trasporto a P. V. accelerata delle derrate alimentari, in servizio italo-belga-neerlandese.

(Vedi Ordine di Servizio N. 409-1913).

A partire dal 1° febbraio prossimo la stazione di Alfonsine viene ammessa alla Tariffa speciale comune pel trasporto a P. V. accelerata delle derrate alimentari di produzione italiana, dirette al Belgio ed ai Paesi Bassi (Edizione 1913) con le seguenti indicazioni:

Pag. 8.

		Chiasso	Iselle
		—	—
II	Alfonsine *	361	—

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 19. (M.).

Abilitazioni di servizio della stazione di Valsacco.

(Vedi Ordine di Servizio N. 271-1913).

La stazione di Valsacco, già ammessa ai trasporti a Piccola Velocità Ordinaria a vagone completo da o per la *Società Valsacco per la fabbricazione dello zucchero*, la *Società Distilleria Meridionali* e la *Società an. Trasporti Innocente Mangili*, col pagamento della tassa a norma dell'avvertenza C) a pagina 5 del prontuario generale delle distanze chilometriche, senza bisogno di preventiva

autorizzazione, viene ora disabilitata dai trasporti stessi per conto della prefata *Società Distillerie Meridionali*.

Di conseguenza, nella nota (9) a pagina 102 del citato prontuario, dovranno essere soppresse le parole « la *Società Distillerie Meridionali* ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 20. (M.).

Estensione del servizio merci nella stazione di Montecarotto-Castelbellino.

(Vedi Ordini di Servizio N. 141-1909 e 347-1912).

Dal giorno 24 gennaio 1914 la stazione di Montecarotto-Castelbellino della linea Orte-Ancona viene abilitata, senza limitazioni, a tutti i trasporti in servizio interno e cumulativo italiano a Grande Velocità, Piccola Velocità Accelerata e Piccola Velocità Ordinaria compresi i veicoli ed il bestiame.

All'uopo la detta stazione venne dotata di magazzino merci e di piano caricatore con carico di fianco.

In conseguenza di quanto sopra, a pagina 58 del Prontuario generale delle distanze chilometriche (edizione 1° luglio 1908) le indicazioni nelle colonne dall'8ª alla 16ª, di fronte al nome della stazione di Montecarotto-Castelbellino dovranno essere sostituite dalle seguenti: G / A / O / V / B / S / — / — / F /, depennando, altresì, la nota (8) in calce alla pagina stessa.

Inoltre nella prefazione generale (parte seconda) all'orario generale di servizio si dovrà a pagina 15 cancellare di fronte al nome della stazione suddetta l'indicazione LO-A.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 21. (C.).

Servizio italo-germanico.

Col 1° Febbraio 1914 la stazione germanica di Memmingen viene ammessa alla tariffa eccezionale P. V. extra-italiana N. 6 (merci diverse).

Il nome della detta stazione, coi relativi prezzi sottoindicati, dovrà pertanto introdursi a pag. 349 della Parte II A della tariffa diretta italo-germanica.

Eccezionale 6 - 10 t.

Memmingen	Chiasso	1.56
	Pino	1.44
	Peri	1.66
	Pontebba	1.86

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, *e* 22.

Ordine di Servizio N. 22. (P.).

Commissioni consultive centrale e compartimentali per le case economiche dei ferrovieri.

(Vedi Ordine di Servizio N. 392-1913).

Il Consiglio d'Amministrazione, nella adunanza dell'8 gennaio 1914, ha dispensato l'Ispettore Capo SIGNORELLI Cav. ingegnere Giuseppe, dalla carica di membro della commissione consultiva compartimentale di Genova, sostituendolo col sig. PRINETTI ing. Francesco, Ispettore principale presso la divisione lavori di Genova.

Circolare N. 5. (M. C.).

Emigrazione clandestina. - Concessione X.

L'unico Società di navigazione autorizzata ad inviare emigranti italiani ad imbarcarsi in *porti esteri* è la « Compagnia generale transatlantica », che esercisce la linea Le Havre-New-York.

Questa compagnia, per espressa facoltà concessale dal R. Commissariato dell'Emigrazione, può vendere in Italia biglietti di imbarco per New-York, via Havre, limitatamente però alle provincie di Lucca, Modena, Bologna e Ferrara ed a quelle situate a nord di queste.

L'emigrazione, in base a biglietti d'imbarco per porti esteri rilasciati da qualsiasi altra compagnia di navigazione, è quindi da considerarsi clandestina.

Pertanto, i controllori viaggianti, quando constatano che il biglietto d'imbarco ad un *porto estero,* esibito da emigranti italiani fruenti della concessione speciale X, è rilasciato da altre compagnie di navigazione debbono avvisare verbalmente o con telegramma l'Ufficio di P. S. della più vicina stazione di arrivo (e per norma anche il Capo Stazione) e riferire sulla relazione di viaggio.

Se la constatazione vien fatta dai capi conduttori, anche per mezzo dei guardafreni dipendenti, essi debbono informare il primo controllore che trovano in viaggio od, in difetto, il capo della più vicina stazione di fermata del treno, cui spetta di provvedere per il telegramma di cui sopra; il capo conduttore deve stendere rapporto in merito sul foglio di corsa.

Distribuita agli agenti delle classi 3, 4, 8, 9 *e* 16.

Circolare N. 6. (M.).

Distinta di scarico delle merci dai carri misti a P. V.

Per uniformità di lavoro, a datare dal 1° marzo 1914, l'uso della *distinta di scarico delle merci dai carri misti a P. V.* (modulo M.-519) dovrà essere esteso a tutti gli scali che saranno a ciò designati dalle Divisioni del Movimento; e per conseguenza dovranno essere soppressi, dalla stessa data, gli stampati od elenchi di ogni altra forma che sono presentemente impiegati allo stesso scopo in varie stazioni.

Riguardo alla compilazione e all'uso della distinta mod. M-519, si ricordano le disposizioni seguenti.

Per ogni carro misto trattenuto dalla circolazione, contenente merci per la località che deve manipolarlo, deve essere compilata una apposita distinta mod. M-519, riportandovi chiaramente gli estremi dei fogli di accompagnamento mod. M-217-*a* o *b*, e per i soli trasporti destinati in loco, il numero di spedizione, il nome della stazione mittente, il nome del destinatario, la natura della merce, la quantità, la qualità, le marche ed il peso di ciascuno dei colli componenti i singoli trasporti, che risultano dalle relative lettere di porto.

L'agente cui spetta la compilazione della distinta mod. M-519 deve accertarsi che nell'apposito quadro di ciascuna lettera di porto sia indicato il numero del carro in cui le merci si trovano caricate e segnarvi gli estremi del relativo foglio di accompagnamento mod. M-217-*a* o *b*.

Compiuta la compilazione della distinta mod. M-519, le lettere di porto delle spedizioni per loco devono, dallo stesso agente, essere consegnate senza ritardo all'ufficio della gestione incaricato della tassazione, registrazione ed emissione delle lettere d'avviso, affinchè queste operazioni possano essere eseguite rapidamente e indipendentemente dallo scarico e trasbordo delle merci.

Le distinte mod. M-519 devono essere spillate ai rispettivi fogli di accompagnamento mod. M-217-*a* o *b* ai quali devono pure lasciarsi allegate le contabilità dei trasporti in transito; e questi documenti devono essere consegnati al personale di magazzino, per le operazioni di spunta e di scarico delle merci per loco, da eseguire in base ai dati del mod. M-519, e per le operazioni di spunta e trasbordo delle merci in transito, da eseguire in base ai documenti che scortano la spedizione.

L'agente che sorveglia queste ultime operazioni deve infine completare il mod. M-519, coll'indicare, negli spazi a ciò assegnati, la data e l'ora in cui è stato aperto il carro ed ultimato lo scarico della merce, nonchè gli estremi dei piombi levati ed applicati, e col praticare nella finca « osservazioni » le annotazioni del caso, quando si constatino mancanze, avarie od altre irregolarità nei trasporti.

Le stazioni alle quali spetta la compilazione delle distinte mod. M-519 devono provvedersi dei rispettivi stampati facendone richiesta ai Magazzini stampe nei modi d'uso.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Il Direttore generale

R. BIANCHI

Circolare N. 5ª (C.).

Congresso nazionale degli studenti universitari italiani in Padova.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessioneè altresì accordata per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a Padova e quello di ritorno, o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviaria-marittima, od anche compiere un viaggio per la via ferroviaria, e l'altro per la via mista ferroviaria-marittima.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 20 al 25 gennaio 1914.

Ritorno: dal 24 al 29 gennaio 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alla Circolare N. 100R-1913.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Roma, 1914 - Tip. Editrice Nazionale — C. 80.

Circolare N. 6R (C.).

Congresso nazionale dei commercianti di vino in Roma.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso suindicato, è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a Roma e quello di ritorno, o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviaria-marittima, od anche compiere un viaggio per la via ferroviaria, e l'altro per la via mista ferroviaria-marittima.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario e valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 21 al 26 gennaio 1914.

Ritorno: dal 24 al 31 gennaio 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione, valgono le norme di cui alla Circolare N. 100R-1913.

Circolare N. 7R (C.).

Congresso dei delegati dell'unione velocipedistica italiana in Firenze.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a Firenze e quello di ritorno, o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviaria-marittima, od anche compiere un viaggio per la via ferroviaria, e l'altro per la via mista ferroviaria-marittima.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 22 al 27 gennaio 1914.

Ritorno: dal 25 al 30 detto.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alla Circolare N. 100R-1913.

Circolare N. 8R (C.).

VI Congresso nazionale del partito radicale italiano in Roma.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sopraindicato, è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a Roma e quello di ritorno, o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviaria-marittima, od anche compiere un viaggio per la via ferroviaria, e l'altro per la via mista ferroviaria-marittima.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario e valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 25 gennaio al 1° febbraio 1914.

Ritorno: dal 1° al 10 febbraio 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione, valgono le norme di cui alla Circolare N. 100R-1913.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI

Roma, 1914 — Tip. Editrice Nazionale — C. 80.

Circolare N. 9R (C.).

II. Concorso quinquennale di pittura (premio Ussi) in Firenze.

In occasione del concorso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per una sola volta e per quanto riguarda i viaggi dei concorrenti e dei giurati per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti della Sicilia possano compiere il viaggio di andata a Firenze e quello di ritorno, o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviaria-marittima, od anche compiere un viaggio per la via ferroviaria, e l'altro per la via mista ferroviaria-marittima.

I partecipanti al concorso ed i giurati saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

VIAGGI DEI CONCORRENTI E DEI GIURATI.

Andata e ritorno: dal 25 gennaio al 25 maggio 1914.

SPEDIZIONI DELLE OPERE D'ARTE.

Andata: dal 25 gennaio a' 28 febbraio 1914.

Ritorno: dal 25 aprile al 25 maggio 1914.

Per quanto riguarda l'applicazione della concessione ai viaggi dei concorrenti e dei giurati valgono le norme di cui alla Circolare N. 100R-1913.

Circolare N. 10R (C.).

Congresso nazionale veterinario in Milano.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sopraindicato, è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a Milano e quello di ritorno, o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviaria-marittima, od anche compiere un viaggio per la via ferroviaria, e l'altro per la via mista ferroviaria-marittima.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 1° all'8 febbraio 1914.

Ritorno: dal 5 al 10 febbraio 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione, valgono le norme di cui alla Circolare N. 100R-1913.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI

Roma, 1914 — Tip. Editrice Nazionale — C. 80.

Errata-corrige

—

Nell'« Errata-corrige » all' **Ordine di Servizio 327.** (Bollettino **47**-1913), terza riga, leggasi *Albonese* anzichè Albuzzano.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. **4.00**
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» **8.00**
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato - Ufficio rivendita libri e giornali)	» **0.50**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

Anno VII - N. 5 29 Gennaio 1914

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, gennaio 1914 — Tip. Editrice Nazionale - C-80.

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

In Appendice:

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Allegato all' Ordine di Servizio N. 23 - 1914.

STAZIONE DI BAGNI DELLA PORRETTA

Ordine di Servizio N. 23. (M. e L.).

Sistemazione dei segnali e degli apparati centrali della stazione di Bagni della Porretta.

In dipendenza dell'allacciamento eseguito fra la IV linea della stazione di Bagni della Porretta e il binario di corsa, lato Bologna, venne provveduto alla sistemazione dei dischetti bassi della stazione stessa, nonchè all'impianto di due semafori per comandare alle partenze dei treni nelle due direzioni verso Bologna e verso Pistoia, e alle conseguenti modificazioni di quegli apparati centrali.

È pertanto dalle ore 14 del giorno 14 febbraio 1914 i segnali in funzione nella suddetta stazione saranno quelli indicati nello schizzo allegato al presente Ordine di Servizio, avvertendo che i segnali nuovi sono indicati in pieno e quelli preesistenti a semplice contorno. Dallo schizzo si rilevano pure il dispositivo dei binari e le distanze che interessano il personale di stazione, di macchina e di scorta ai treni.

I segnali che non portano indicazione di categoria sono da considerarsi di 1ª; i dischetti bassi (marmotte) comandano tanto ai treni che alle manovre.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 53, 54 e 55 del Compartimento di Bologna.

Ordine di Servizio N. 24. (.).

Norme per l'esecuzione dei lavori, delle provviste e forniture da farsi in economia.

In pendenza dell'approvazione del Regolamento generale per l'applicazione della legge organica, nella esecuzione dei lavori, delle provviste e forniture da farsi in economia saranno da osservarsi le seguenti norme:

Art. 1.

L'Amministrazione provvede normalmente in economia ai servizi che costituiscono l'esercizio delle sue funzioni di vettore, alla manutenzione ordinaria delle linee e loro dipendenze, dei fabbricati, del materiale fisso, alla manutenzione del materiale rotabile, galleggiante e di esercizio.

Può provvedere in economia anche ad altri servizi, lavori e forniture non compresi nel precedente comma, e che gravino sia le spese ordinarie di esercizio, sia le spese complementari, straordinarie od altri titoli del bilancio. In questo caso, per altro, è necessaria la preventiva autorizzazione del Direttore generale o del Consiglio di Amministrazione a seconda che l'intero ammontare del progetto o della proposta cui si riferisce, o in cui è compresa la esecuzione in economia, si contenga nel limite di L. 50.000 o lo superi.

Per i lavori e le provviste che l'Amministrazione esegue in economia a carico del bilancio del Ministero dei Lavori pubblici anticipandone le spese a termini dell'art. 78 (modificato) della legge 7 luglio 1907 N. 429 l'autorizzazione, qualunque sia l'importo, è data dallo stesso Decreto Ministeriale che approva la spesa.

Parte II. — N. 5 - 29 gennaio 1914.

Art. 2.

Può prescindersi dalle preventive autorizzazioni di cui al precedente articolo, quando alla esecuzione in economia si proceda in occasione e per effetto di provvedimenti di urgenza presi dal Direttore generale o da Servizi, Uffici ed agenti locali, a senso delle vigenti disposizioni, salvo sempre le immediate comunicazioni ai competenti uffici superiori e quando occorra, la sanzione del Consiglio di Amministrazione.

Art. 3.

I servizi, i lavori e le forniture in economia si eseguono:

a) in amministrazione;

b) per cottimi fiduciari;

c) con mano d'opera e forniture somministrate da un appaltatore col quale si abbia un contratto in corso.

Nel primo caso il Dirigente il servizio o il lavoro si vale del personale in servizio, di materiali, di mezzi d'opera della Amministrazione, e quando ciò non sia in tutto od in parte possibile, o non sia sufficiente, vi provvede direttamente, assumendo operai, agenti avventizi, acquistando materiali e precurandosi gli occorrenti mezzi d'opera e di trasporto. L'assunzione di masse di operai può essere fatta a mezzo di capi d'arte o caporali, in confronto dei quali si liquidano, a periodi determinati e mediante fatture le mercedi dovute, anche sotto forma di prezzo corrispondente alla qualità ed alla quantità del lavoro eseguito.

Nel secondo caso il dirigente stabilisce sotto la sua responsabilità e con definitiva validità accordi con persone di fiducia, tanto per i lavori, quanto per somministrazioni di materiali e mezzi d'opera. L'ammontare di ciascun cottimo fiduciario non può eccedere, salvo beninteso i casi di urgenza di cui all'art. 2, le L. 30.000 a meno che il Direttore generale o il Consiglio di amministrazione secondo la rispettiva competenza ad approvare l'esecuzione in economia a norma del 2° comma dell'art. 1, autoriz-

zino per speciali motivi di convenienza a procedere a cottimi anche per somme eccedenti tale limite.

Nel terzo caso il Dirigente impiega operai, materiali, mezzi di trasporto ed altri mezzi d'opera dell'appaltatore. Tali somministrazioni fatte dall'appaltatore a termini del contratto, sono valutate coi prezzi elementari della tariffa, e non danno luogo a valutazione a misura.

Art. 4.

Le convenzioni per cottimi devono contenere:

a) l'indicazione dei servizi, dei lavori e delle forniture;

b) i prezzi unitari o a corpo;

c) le condizioni di eseguimento;

d) il termine per il compimento e per il collaudo;

e) il modo dei pagamenti in acconto ed a saldo;

f) le penalità in caso di ritardo;

g) l'obbligo del cottimista di uniformarsi, a tutta sua cura e spese, alle disposizioni delle leggi e dei regolamenti vigenti per gli infortuni degli operai sul lavoro, per il lavoro delle donne e dei fanciulli, per diminuire gli effetti della malaria, e per l'esercizio delle cave e miniere;

h) la facoltà per l'Amministrazione di provvedere di ufficio, a rischio del cottimista, oppure di rescindere la convenzione mediante semplice dichiarazione per iscritto del dirigente, qualora il cottimista venga meno ai patti convenuti.

Gli accordi per cottimi possono farsi risultare anche a mezzo di semplice ordinativo, dato in via amministrativa dal dirigente al cottimista, se il loro importo non ecceda L. 3.000 o per mezzo di corrispondenza, secondo l'uso del commercio, se l'importo stesso, eccedendo L. 3.000, non superi lire diecimila.

L'ordinativo o la lettera commerciale impegnativa deve allegarsi al mandato o al documento giustificativo delle somme pagate, insieme alla fattura originale del cottimista.

Le convenzioni di cottimo saranno sottoposte alla registrazione fiscale, a spese del cottimista.

Art. 5.

I lavori, le forniture e le provviste in economia per cottimo sono soggetti a collaudazione nei modi e termini stabiliti dalle rispettive convenzioni. Il collaudatore è nominato dal Direttore generale quando trattasi d'importo non inferiore a lire 200.000 e dal Capo del competente Servizio quando tale importo è inferiore a detta somma.

Per importi non eccedenti le lire 12.000, tranne il caso in cui il Servizio interessato abbia diversamente disposto, non si procede alla formale collaudazione, ma basta un certificato del dirigente che attesti la regolare esecuzione dei lavori delle forniture e provviste.

Art. 6.

Le presenti norme annullano e sostituiscono quelle contenute nell'Ordine di Servizio N. 397-1912. Annullano pure e sostituiscono le disposizioni contenute negli articoli 37, 38, 39 e 40 del Regolamento per l'aggiudicazione e la gestione delle opere che si eseguiscono dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato e ogni altra disposizione del Regolamento stesso in quanto contrario alle presenti norme.

Approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del **14** *gennaio* 1914.

Ordine di Servizio N. 25. (L.).

Modificazioni alle istruzioni per il personale di vigilanza della linea.

Il capitolo VI delle Istruzioni per il personale di vigilanza della linea, riguardante gli obblighi speciali per le linee a trazione elettrica, viene modificato come segue:

VI. — Obblighi speciali per le linee a trazione elettrica.

Articolo 22.

Constatazioni, guasti, norme, attribuzioni e precauzioni speciali.

1. Sulle linee esercitate a trazione elettrica, sia col sistema della terza rotaia, sia col sistema del conduttore aereo la sorveglianza tecnica e la conservazione delle condutture elettriche e degli impianti, viene affidata di regola ad un personale speciale costituito da operai elettricisti, sotto capi squadra, capi squadra operai, e capi tecnici e viene regolata da apposite istruzioni speciali per ciascuna linea, senza menomazione degli obblighi di ordinaria vigilanza e manutenzione, nonchè delle attribuzioni spettanti agli agenti dell'esercizio addetti alle singole linee elettriche, in conformità delle norme seguenti.

2. — I guardiani, o cantonieri, ai quali compete, in quanto addetti a linee esercitate a trazione elettrica, la sorveglianza, oltrechè del corpo stradale, delle condutture elettriche, sempre alla dipendenza dei relativi capi squadra e sorveglianti, durante le visite che debbono compiere lungo i rispettivi tronchi, sono obbligati ad esaminare con ogni attenzione e congrue cautele anche tutte le parti che costituiscono l'apparecchiatura per la trazione elettrica e, riscontrando un guasto, informarne il personale tecnico compe-

tente sia verbalmente o per telefono, sia a mezzo di correntale alla stazione più prossima astenendosi da ogni riparazione senza la direzione o preventiva autorizzazione di detto personale.

3. I guardiani e cantonieri delle linee esercitate col sistema del conduttore aereo, devono astenersi in modo assoluto, se non previamente autorizzati, dal toccare direttamente od indirettamente con qualunque mezzo i fili conduttori della corrente, nonchè i fili di sospensione delle linee di contatto e gli stessi fili telegrafici, specie nei casi di eventuali rotture o cadute.

4. È pure vietato assolutamente ai guardiani e cantonieri non addetti alle linee elettriche col sistema della terza rotaia, di toccare in qualsiasi modo la terza rotaia conduttrice dell'elettricità o i suoi isolatori ed accessori.

5. I guardiani e cantonieri addetti alle line esercitate col sistema della terza rotaia sono segnati in apposito elenco ed hanno le seguenti attribuzioni:

a) *Manovra degli interruttori di sezione della terza rotaia.*

Questi interruttori debbono essere aperti e chiusi dai guardiani dietro invito verbale o telefonico del competente personale tecnico addetto alle sottostazioni o condutture.

I guardiani di servizio nei caselli muniti di interruttori di sezione debbono avere in conseguenza:

N. 1 chiave per aprire la cassetta dell'interruttore di sezione.

N. 1 bastone di legno munito di anello di ferro ad una estremità.

Per aprire l'interruttore di sezione si dovrà infilare l'anello di ferro entro al manico dell'interruttore, e prendendo il bastone all'estremità ove non vi è l'anello, si tirerà verso l'operatore.

Per chiuderlo si farà l'operazione inversa sempre adoperando il bastone di legno.

b) *Corti circuiti sulla terza rotaia e corpi estranei in contatto colla stessa.*

Dietro invito telefonico del personale delle sottostazioni elettriche, i guardiani, consentendolo il servizio, sono tenuti a re-

carsi lungo la linea per togliere oggetti metallici venuti in contatto della terza rotaia. Tali agenti dovranno togliere di loro iniziativa, usando sempre bastone di legno, qualsiasi corpo, anche se non metallico, che fosse venuto in contatto accidentale colla terza rotaia.

c) *Pulizia della terza rotaia in tempo di neve.*

I guardiani e cantonieri della linea dovranno provvedere allo sgombero della neve anche dalla terza rotaia usando con le dovute cautele attrezzi di legno.

6. La ghiaia sotto e lateralmente alla terza rotaia per la larghezza di almeno cinquanta centimetri deve essere ad un livello non più alto di quello del piano superiore delle traverse.

Nessun lavoro sia di ordinaria che straordinaria manutenzione che richiedesse spostamento della terza rotaia o dei supporti isolanti che la sostengono potrà essere eseguito lungo i binari senza darne preventiva comunicazione e senza l'intervento del personale tecnico competente.

(*Presentato al Consiglio d'Amministrazione nella seduta del 27 dicembre* 1913).

Ordine di Servizio N. 26. (C.).

Servizio merci italo-belga.

(Vedi Ordine di Servizio N. 14-1914).

Le ferrovie estere partecipano che col 17 dicembre 1913 sono entrati in vigore, in servizio italo-belga, prezzi speciali applicabili, sul percorso extra italiano, ai trasporti di frutti canditi, provenienti da Savona e destinati, via Iselle, ai porti di mare del Belgio per l'ulteriore inoltro.

Nella Parte II A della Tariffa pel servizio cumulativo italo-belga (edizione 1° agosto 1913) e precisamente sotto al prezzo che figura per Iselle alla classe 1 P. V. ed alla tariffa eccezionale 1 *a-b*, di contro ai sottoindicati transiti, dovranno essere introdotti i seguenti prezzi speciali:

	PICCOLA VELOCITÀ		
	classe 1 senza condizione di peso	Tariffa eccezionale 1	
		a	b
Pag. 38. — Anvers (Bassins), Entrepôt et Sud-Quais (*transit*) . .	5.13 (*)	4.23 (*)	3.53 (*)
» 50. — Bruges (*transit*)	5.14 (*)	4.24 (*)	3.50 (*)
» 54. — Bruxelles (Maritime et Bassin) (*transit*)	5.09 (*)	4.19 (*)	3.49 (*)
» 70. — Gand (Canal de Terneuzen Entrepôt) Port, Nouveau Bassin, Nouveau Bassin (Darses) et Petit Dock (*transit*)	5.11 (*)	4.21 (*)	3.51 (*)
» 94. — Louvain (Bassin) (*transit*).	5.09 (*)	4.19 (*)	3.49 (*)
» 106. — Nieuport (Bassin) (*transit*)	5.16 (*)	4.26 (*)	3.51 (*)
» 110. — Ostende (*transit*) . . .	5.18 (*)	4.27 (*)	3.53 (*)
» 130. — Termonde (Entr. Quai et Rive droite) (*transit*) . .	5.12 (*)	4.21 (*)	3.51 (*)
» 130. — Terneuzen (*transit*) (G. T.).	5.15 (*)	4.25 (*)	3.55 (*)
» 146. — Zee-Brugge et Zee-Brugge-Quai (*transit*)	5.19 (*)	4.28 (*)	3.54 (*)

(*) Prezzo applicabile ai soli trasporti di frutti canditi in provenienza da Savona.

A datare dal 1° febbraio 1914, alla stazione di Haren (Nord) saranno da applicarsi i prezzi previsti per Bruxelles (local) anzichè quelli per Wygmael.

Di conseguenza, nell'elenco delle stazioni belghe, a pag. 20 della Parte II-A della Tariffa pel servizio diretto italo-belga, l'attuale indicazione di Wygmael, che figura di contro alla stazione di Haren (Nord) (Noord), deve essere cambiata in Bruxelles (local).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, *e* 22.

Ordine di Servizio N. 27. (C.).

Servizio merci italo-neerlendese.

(Vedi Ordine di Servizio N. 13-1914).

In seguito a comunicazioni pervenute dalle ferrovie estere, l'ammissione della stazione di *Cormons Transito* (*Confine*) al servizio diretto italo-neerlandese dovrà datare dal 1° febbraio 1914, anzichè dal 25 gennaio 1914, come venne pubblicato coll'Ordine di Servizio N. 13-1914.

Coll'occasione si avverte che l'ultima riga dell'Ordine di Servizio stesso dovrà essere sostituita dalla seguente:

Cormons *Transito Confine*	Chiasso	3.12	2.91	2.48	2.69	2.48	2.05

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 28. (C.).

Viaggi a tariffa differenziale A.

(Vedi Ordini di Servizio N. 60 e 143-1908; 17, 71, 93, 114, 279, 337, 349-1911; 262 e 311-1912; 21, 69, 149, 209, 215, 345 e 368-1913).

Nell'elenco delle deviazioni ammesse pei viaggi a tariffa differenziale A pubblicato con l'Ordine di Servizio N. 60-1908, e così pure nell'allegato N. 1 all'Istruzione sul servizio viaggiatori bagagli e cani di cui l'Ordine di Servizio N. 43-1913 e nella parte prima della Prefazione generale all'Orario generale di servizio, deve farsi la seguente aggiunta:

PERCORSI da	a (o viceversa)	Via più breve	Deviazione	Maggior percorso Km.
Empoli	Montepescali	Asciano	Pisa-Livorno	5

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 29. (C. M.).

Bagaglio degli abbonati.

(Vedi Ordine di Servizio N. 55-1907).

La concessione fatta agli abbonati coll'Ordine di Servizio N. 55-1907, di far registrare come spedizioni a bagaglio le merci contenute in bauli, casse, sacche e simili, riguarda gli abbonati che nei loro viaggi hanno bisogno di effettuare tali trasporti.

Ora, essendosi rilevato che della concessione medesima si sono avvalsi anche abbonati i quali non hanno viaggiato, così si richiama il personale alla stretta osservanza della condizione del viaggio dell'abbonato contemporaneamente al trasporto del bagaglio, affinchè non venga snaturato il carattere della concessione.

In relazione a quanto sopra, agli abbonati che intendono valersi dell'accennata facoltà dovrà richiedersi, all'atto della spedizione dei colli, la presentazione del biglietto di abbonamento e della tessera. Tale esibizione poi dovrà richiedersi anche all'arrivo, all'atto del ritiro della spedizione.

Il numero del biglietto di abbonamento e quello della relativa tessera, dovranno all'uopo essere riportati, a cura della stazione di partenza, sui documenti della spedizione a bagaglio (foglio di via e scontrino).

Qualora a destino, venisse chiesto il ritiro della spedizione all'appoggio del solo scontrino e senza l'esibizione del biglietto e della tessera, la spedizione stessa sarà da considerarsi abusiva e dovranno applicarsi le penalità di cui l'articolo 10 delle tariffe, calcolando le tasse e sovratasse in base alle tariffe speciali a G. V. N. 1 e N. 2, a seconda del peso, con l'aumento del 25 o del 50 % secondo che il trasporto ebbe luogo con treni accelerati o diretti, applicandole, in via di correntezza, sul peso complessivo delle merci irregolarmente trasportate, e tenendo conto in ogni caso delle somme già pagate per la spedizione a bagaglio.

Le spedizioni a bagaglio di cui trattasi, inoltre, dovranno essere accettate unicamente per destinazioni comprese nell'itinerario del biglietto d'abbonamento, non potendo i trasporti per altre destinazioni, essere considerati fra quelli ammessi dalla concessione di cui l'Ordine di Servizio N. 55/1907.

I colli non potranno oltrepassare il peso di Kg. 50 nè il volume di 1 m. c. ciascuno, e saranno ammessi in tutti i treni viaggiatori eccetto i direttissimi e diretti, che saranno notificati al pubblico, le cui condizioni di orario o di servizio consiglino di tenerli sollevati dai trasporti di cui è caso.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 30. (C.).

Tariffa eccezionale N. 1059 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 354-1912).

Col 1° febbraio 1914 la tariffa eccezionale N. 1059 serie B, valevole per i trasporti di « legname greggio in assami preparati per doghe e pertiche spaccate rifesse per cerchi da botti », sarà estesa alle spedizioni in partenza da Auletta.

Opportuna aggiunta dovrà essere fatta nella tariffa stessa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 31 (C.).

Tariffa locale interna sicula N. 220 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 415-1913).

Dal 1° febbraio 1914 la tariffa locale interna sicula N. 220 P. V. valevole per i trasporti di « pietra in rottami od in conci ecc. » sarà estesa alle spedizioni in partenza dalle stazioni di Venetico-Spadafora, Agnone, Lentini e Canicattì.

Opportune aggiunte dovranno essere fatte nella tariffa stessa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 32. (C.).

Abbonamenti speciali.

(Vedi Ordini di Servizio N. 55-1907; 106-1910 e 39-1913).

1. In aumento alle serie di abbonamenti speciali ora esistenti, comprese nelle tabelle annesse all'Allegato N. 6 A alle « Tariffe e condizioni pei trasporti », è stata istituita un'altra serie, contraddistinta con la lettera S.

2. Le stazioni e le agenzie ammesse alla vendita del nuovo biglietto di abbonamento speciale sono indicate nell'unito elenco allegato 1.

La vendita del nuovo biglietto di abbonamento dovrà iniziarsi col 1° febbraio 1914.

3. L'itinerario, i prezzi e la validità dell'abbonamento suddetto risultano dal prospetto allegato 2 al presente Ordine di Servizio e vengono notificati al pubblico con le appendici:

N. 15 alle « Tariffe e condizioni per i trasporti sulle Ferrovie dello Stato - Edizione maggio 1908 »;

N. 6 alle Tariffe e condizioni medesime valevoli per le linee della Sicilia, Edizione luglio 1912.

Dette appendici verranno distribuite alle stazioni ed agli uffici nei modi d'uso.

4. Le norme e le condizioni pel rilascio e per l'uso del nuovo biglietto d'abbonamento speciale Serie S sono quelle stesse del già citato Allegato N. 6-A alle Tariffe (Tariffa per biglietti d'abbonamento speciale).

---

5. Le stazioni e le agenzie di cui al punto 2° distribuiranno quindi, nei termini di tempo stabiliti dal punto 6° della tariffa predetta, i biglietti per le validità di 30 giorni e di 3 mesi. Quelli di validità annuale saranno distribuiti dagli uffici incaricati del rilascio degli abbonamenti ordinari.

6. Le disposizioni di cui ai punti 6, 7, 8 dell'Ordine di servizio N. 39-1913 riguardanti il rilascio dei biglietti di abbonamento speciali e di congiunzione e la loro contabilizzazione, valgono anche pel nuovo biglietto d'abbonamento.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato N. 1 all'Ordine di Servizio N. 32-1914.

ELENCO

delle stazioni ed agenzie ammesse alla vendita del biglietto di abbonamento speciale Serie *S*

Stazioni.

Ancona.
Aquila degli Abbruzzi.
Arezzo.
Ascoli Piceno.
Avezzano.
Castellammare Adriatico.
Chieti.
Fabriano.
Firenze S. M. N.
Foligno.
Giulianova.
Jesi.
Macerata.
Orvieto.
Perugia.
Popoli.
Porto Civitanova.
Porto S. Giorgio.
Roma-Termini.
S. Benedetto del Tronto.
Siena.
Spoleto.
Sulmona.
Teramo.
Terni.
Torre dei Passeri.

Agenzie.

Chieti.
Firenze (A. M. F.).
Firenze (Ferrario).
Firenze (Humbert).
Perugia.
Roma (A. M. F.).
Roma (Chiari & Sommariva).
Roma (Roesler).
Siena.

Allegato N. 2 all'Ordine di Servizio N. 00-1914.

TABELLA

indicante l'itinerario, la validità ed i prezzi del biglietto d'abbonamento speciale contraddistinto colla lettera *S*

LINEE:

Roma-Orte-Chiusi-Firenze.
Roma-Sulmona-Castellammare Adriatico.
Castellammare Adriatico-Falconara Marittima.
Orte-Foligno-Falconara Marittima.
Terni-Sulmona.
Attigliano-Viterbo.
Terontola-Foligno.
Fabriano-Urbino.
Chiusi-Siena.
Albacina-Porto Civitanova.
Ascoli Piceno-Porto d'Ascoli.
Giulianova-Teramo.

PREZZI.

per 30 giorni		*per 3 mesi*		*per 1 anno* (1)	
1ª classe	L. 122	1ª classe	L. 314	1ª classe	L. 841
2ª »	» 84	2ª »	» 214	2ª »	» 589
3ª »	» 50	3ª »	» 126	3ª »	» 379

(1) L'abbonamento annuale per due persone della stessa Ditta costa:

1ª classe	L. 1122
2ª »	» 785
3ª »	» 505

Ordine di Servizio N. 33. (C)

Servizi merci italo-germanico, ed italo-austro-ungarico.

Con effetto dal 1° febbraio 1914 la stazione di S. Martino di Lupari viene ammessa alla tariffa eccezionale N. 2 P. V. (semi) dei servizi italo-austro-ungarico e italo-germanico, coi seguenti prezzi, per quintale, i quali saranno da riportarsi, rispettivamente, a pag. 54 e 108 del fascicolo 2 della Parte II *B* delle tariffe dirette.

SERVIZIO ITALO-AUSTRO-UNGARICO.

S. Martino di Lupari	Peri	0.75
	Primolano	0.38
	Pontebba	1.15
	Cormons	0.90
	Cervignano	0.75

SERVIZIO ITALO-GERMANICO.

S. Martino di Lupari	Chiasso	1.45
	Peri	0.75
	Pontebba	1.15

***

A pagina 67 della Nomenclatura italo-germanica, il richiamo (2) esposto per la classificazione estera alla voce 799/2465 « Crine animale, greggio » deve modificarsi in (3), riportando a piedi della pagina la seguente nota:

(3) In servizio via Gottardo si applica la tariffa speciale I.

A pagina 337 e 354 della Parte II A della tariffa italo-germanica devono riportarsi, rispettivamente per le stazioni di Brebach e Schlaverie, i seguenti prezzi della eccezionale 6 stati annullati col 2° Supplemento (1° ottobre 1913) alla detta Parte II A.

Brebach	Chiasso	1.83	Schlaverie	Chiasso	1.90
	Pino	1.71		Pino	1.78
	Iselle	1.63		Iselle	1.70
	Peri	2.68		Peri	2.64

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 34. (M.).

Modificazioni alla circoscrizione dei riparti di movimento del Compartimento di Bari e trasferimento del 10° riparto di movimento del Compartimento di Milano.

A datare dal 1° febbraio 1914 la circoscrizione dei riparti di movimento del Compartimento di Bari, viene modificata come appresso:

1° RIPARTO-FOGGIA. — Foggia (i)-Bari (i); Foggia-Rocchetta S. A. (e); Foggia-Lucera; Foggia-Manfredonia ; Cerignola stazione-Cerignola città; Ofantino-Margherita di Savoia.

2° » BARLETTA. — Barletta (e)-Spinazzola (i); Rocchetta S. A. (i)-Gioia del Colle (e).

3° » BRINDISI. — Bari (e)-Brindisi-Gallipoli; Zollino-Otranto.

4° » TARANTO. — Bari (e)-Taranto; Metaponto (i)-Brindisi (e).

5° » POTENZA. — Rocchetta S. A. (e)-Potenza Inf. (e)-Metaponto (e).

Dalla stessa data la sede del 10° riparto di movimento del Compartimento di Milano, viene da Codogno trasferita a Milano.

Circolare N. 7. (C.).

Erronea tassazione dei trasporti in servizio diretto internazionale, le cui operazioni di scarico sono state effettuate dai destinatari.

Consta che, nonostante i numerosi richiami fatti dal Controllo, molte stazioni continuano a tassare irregolarmente i trasporti provenienti dall'estero in servizio diretto, perchè dai relativi prezzi di trasporto del percorso italiano non viene diffalcata la quota di L. 0,04892 per quintale, quando lo scarico delle merci viene eseguito dal destinatario.

Come rilevasi dalle disposizioni relative al « *carico e scarico delle merci* », risultanti dalle diverse tariffe dirette fra l'Italia e l'estero, le merci che nella rispettiva nomenclatura trovansi ascritte, per le partite senza condizione di peso, alle classi 14, 16 e 21 (le quali corrispondono alle 6ª, 7ª ed 8ª della speciale 75 interna) possono essere caricate o scaricate dalle parti.

Quando pertanto il mittente, od il destinatario, si vale della detta facoltà, dai prezzi di trasporto deve dedursi la quota di centesimi 4.892, salvo, bene inteso, che dai prezzi applicabili (tariffa speciale di transito e tariffe eccezionali) non risulti esplicitamente che tale quota sia già stata abbandonata.

Risultando inoltre che la lamentata irregolarità si verifica più frequentemente nei trasporti di *legname greggio (compresi i pali telegrafici e telefonici), di carbon fossile, e di ferro vecchio in rottami*, sulla tassazione di tali trasporti si richiama in modo speciale l'attenzione di tutti gli agenti interessati.

Dalla nomenclatura delle diverse tariffe dirette fra l'Italia e l'estero, queste merci trovansi ascritte per il percorso italiano alle classi qui appresso rispettivamente indicate:

	Senza condizione di peso	In partite di almeno 8 tonn. per vagone
Legname:	classe 14	classe 18
Carbon fossile:	classe 16	classe 22
Ferro vecchio:	classe 21	classe 23

In appoggio alle disposizioni preaccennate, i destinatari hanno dunque la facoltà di eseguire a loro cura e spese le operazioni di scarico delle merci summenzionate, e quando essi di tale facoltà si valgano, gli agenti della stazione dovranno nel computo delle tasse di trasporto, dedurre la quota di L. 0,04892 dai prezzi che sono da applicarsi alle singole spedizioni.

Per norma poi del Controllo nella definitiva verifica delle tasse, è necessario che gli agenti delle stazioni di arrivo espongano sui fogli di via l'annotazione « scarico eseguito dal destinatario ».

Si ritiene che, in seguito alle presenti raccomandazioni, non si ripeteranno più le lamentate irregolarità.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Il Direttore generale

R. BIANCHI

Circolare N. 4v (M. e V.).

Veicoli da inoltrarsi vuoti nelle officine dell'Amministrazione per scadenza del periodo di garanzia.

Occorre inviare al più presto possibile in officina i veicoli il cui periodo di garanzia sta per cessare, e che sono indicati nello elenco in calce alla presente.

Le ricerche dei detti veicoli dovranno esperirsi da tutte le stazioni della rete alle ore 17 del giorno 15 febbraio 1914, estendendole ai veicoli in composizione ai treni, a quelli esistenti sui piazzali di stazione, dei depositi locomotive, dei depositi combustibile, e delle squadre di rialzo, limitatamente, per queste ultime, ai veicoli non ancora sotto riparazione o prossimi ad uscire dalla squadra.

Non appena un veicolo compreso fra quelli sopra indicati viene rintracciato, se esso è vuoto, la stazione vi applicherà da ambo i lati l'etichetta mod. M. 318 di cui l'Ordine di Servizio N. 67-1911 scrivendo a mano, nell'apposito spazio, il motivo per cui il veicolo viene destinato all'officina, ed in questo caso: « per scadenza del periodo di garanzia » e provvedendo al suo pronto invio in officina scortato da mod. M. 130.

Se il veicolo rintracciato è impegnato, la stazione dovrà applicarvi l'etichetta di cui sopra in bianco, comunicando telegraficamente il numero di servizio del veicolo ed il treno d'inoltro alla stazione destinataria, la quale, a sua volta, completerà l'etichetta delle indicazioni necessarie e curerà l'immediato inoltro del veicolo in officina, scortandolo con mod. M. 130.

Di massima i bagagliai a due sale ed i carri dovranno essere etichettati per la più prossima officina rispetto al luogo dove vengono rintracciati, mentre le carrozze ed i bagagliai ed i carri a tre sale ed a carrelli saranno destinati alle officine di Torino, Verona, Firenze, Bologna, Granili, Foggia, Taranto e Palermo, inviandoli a quella più prossima al luogo dove vengono rintracciati.

Avvertesi che se il veicolo fosse munito delle normali etichette di riparazione, le medesime non dovranno esser tolte o coperte con l'etichetta speciale prescritta dalla presente circolare. Così non dovranno esser tolte queste etichette speciali o coperte con quelle ordinarie di riparazione quando occorresse applicare queste ultime a qualche veicolo diretto all'Officina per la visita prima della scadenza del periodo di garanzia.

La stazione che etichetta il veicolo, darà notizia dell'invio alle Officine: per i carri, alla propria Delegazione del Materiale mobile ed al Circolo di ripartizione, per le carrozze ed i bagagliai, alla Delegazione ed al Riparto del Materiale mobile.

Ogni negligenza, omissione od erronea applicazione di etichette verrà severamente punita, anche con l'addebito di tutto o di parte degli inutili percorsi a vuoto che si dovessero verificare e dei danni eventualmente sofferti dall'Amministrazione per la mancata visita del veicolo, prima della scadenza del periodo di garanzia.

Elenco dei veicoli da inoltrarsi nelle officine per scadenza del periodo di garanzia.

CARROZZE.

AI_z N. 19.007; 19.008.

BI_z » 29.110; 29.114; 29.178; 29.181; 29.182; 29.190.

CARRI.

F N. 171.816 a 171.818; 171.828 a 171.830; 171.866 a 171.868; 171.876 a 171.878; 171.890 a 171.893; 172.051 a 172.053; 172.059 a 172.061; 172.070 a 172.072; 172.079 a 172.081; 172.085 a 172.088; 172.409 a 172.411; 172.420 a 172.422; 173.055 a 173.057; 173.385 a 173.387; 173.395 a 173.397; 173.453 a 173.455; 173.465 a 173.467; 173.500 a 173.502; 173.512 a 173.514; 173.520 a 173.522; 173.613 a 173.616; 173.911 a 173.913; 173.921 a 173.923; 173.991 a 173.993;

174.100 a 174.102; 174.145 a 174.147; 174.190 a 174.192; 174.300 a 174.302; 174.307 a 174.309; 174.369 a 174.371; 174.723 a 174.725; 174.744 a 174.747; 174.959 a 174.961; 174.975 a 174.977; 175.187; 178.509 a 178.511; 179.379.

L N. 474.270 a 474.272; 474.424 a 474.426; 474.431 a 474.433; 474.663 a 474.665; 474.673 a 474.675; 474.829 a 474.831; 474.838 a 474.840; 474.847; 475.073 a 475.075; 475.090 a 475.092; 475.095 a 475.097; 475.200 a 475.202; 475.449 a 475.452; 475.603 a 475.605; 475.621 a 475.623; 477.385 a 477.387; 477.902 a 477.904; 477.931 a 477.933; 477.945 a 477.947; 477.978 a 477.981; 478.179 a 478.181; 478.309 a 478.311; 478.519 a 478.521; 478.592 a 478.594; 478.703 a 478.705.

Poz. N. 693.203 a 693.205; 693.232 a 693.234; 693.275 a 693.277.

P N. 655.026; 655.028; 655.033 a 655.035.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 9, 11, 40, 41, 42 *e* 45 *ed ai Controllori del materiale.*

Il Direttore generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 11 R.

Smarrimento libretti di viaggio di impiegati governativi.

Allo scopo di impedirne l'eventuale abusiva utilizzazione si notifica lo smarrimento dei seguenti libretti di viaggio:

Numero	Personale o di famiglia	Casato e Nome	Grado	Ufficio
3202	Famiglia	Annunziata Gherardo	Primo Uffic.	Ministero Poste e Telegr.
6449	Personale	Annibali Alessandro	Maresciallo	Legione RR. Carab. Roma
6068	Famiglia	Conti Dr. Giovanni	Cons. agg.	Ministero Interno
1879 2019	Personale Famiglia	D'Ambria Giovanni	Ufficiale	Ministero delle Poste
21971 18267	Personale Famiglia	Epifani Roberto	»	» »
11711	»	Felicetti Giuseppe	Messaggere	» »
27510	Personale	Glorioso Gaetano	Ufficiale	» »
12247	Famiglia	Gradoli Dr. Girolamo	Segretario	Ministero Finanze
17868	»	Guarracino Carlo	Uffic. d'ord.	Ministero delle Poste

Numero	Personale o di famiglia	Casato e Nome	Grado	Ufficio
1061	Famiglia	Maraldi Cav. Alfredo	Ispettore	Ministero Agricoltura
8989	Personale	Marchesi Comm. Ingegnere Gaetano	Capo Divis.	Direz. Generale Telefono St.
1356	»	Marenco Carlo	Capo Mecc.	Ministero Marina
26993	»	Minervini Attilio	Commesso	Ministero Poste
13108	»	Pagliocchini Dr. Euclide	Deleg. P. S.	Ministero Interno
23497	Famiglia	Pace Angelo	Commesso	Ministero Poste
7704	Personale	Salomon Maria	Maestra	Cremona
9638	Famiglia	Scaduti Emma	Segretaria	R. Scuo. norm. «Berti» Torino
?	Personale	Sighinolfi Vittorio	Agg. Cancel.	Corte d'Appello Bologna
116	»	Tirelli Cav. Dr. Adelchi	Capo Sez.	Ministero Tesoro
687	Famiglia	Torre Cav. Paolo	Avv. fiscale Milit.	Tribunale Milit. Roma
22640 15233	Personale Famiglia	Ungaro Gennaro	Commesso	Ministero Poste
18560	Personale	Valenzi Ferdinando	S. Procur. Re	Ministero Grazia e Giustizia

Avvertesi inoltre che il Municipio di Surbo (Lecce) ha smarrito il registro di Richieste Mod. B. N. 3699 che aveva in consegna pei viaggi a tariffa militare delle persone aventi diritto all'applicazione della tariffa medesima.

Circolare N. 12R (C.).

Congresso di tecnici agrari, ingegneri e naturalisti in Firenze.

(Vedi Circolare N. 116R-1913).

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a Firenze e quello di ritorno, o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviaria-marittima, od anche compiere un viaggio per la via ferroviaria, e l'altro per la via mista ferroviaria-marittima.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 13 febbraio all'8 aprile 1914.

Ritorno: dal 16 febbraio al 10 aprile 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alla Circolare N. 100-R-1913.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

Roma, 1914 — Tip. Editrice Nazionale — C. 80.

SENTENZE

Trasporti. - Termini di resa. - Avaria.

Il termine di tolleranza previsto dalle Tariffe eccezionali deve aggiungersi al termine principale agli effetti del calcolo del termine totale per la resa della merce.

L'avaria ch si produce, in conseguenza del semplice decorso del tempo, durante il termine di resa così calcolato, non dà luogo a responsabilità del vettore.

CASSAZIONE DI TORINO - 7 maggio 1913 - *Società del Mediterraneo c. Trentini Marianna.*

FATTO

Con citazione 21 febbraio 1910, la Signora Trentini Marianna di Saltrio chiamava innanzi al Pretore di Arcisate la Sicietà per le strade Ferrate del Mediterraneo ed esponeva che il Signor Denicolantonio Francesco negoziante della stazione di Torre dei Passeri spediva ad essa Trentino alla stazione di Bisusco — Viggiù addì 9 ottobre 1909 152 ceste di uva; che essendo tale spedizione giunta in ritardo il dì 14 ottobre ed avariata con un deperimento del 18 % nel valore di origine essa attrice inoltrava reclamo in via amministrativa, ma inutilmente, sicchè chiedeva che la Società condannata fosse a pagarle a titolo di danni la somma di L. 4114 oltre al rimborso della tassa proporzionale di porto ed oltre agli interessi commerciali dal dì 20 ottobre data del reclamo in via amministrativa.

Eccepiva la Società convenuta che nella specie non si era verificato alcun ritardo essendo applicabile la condizione terza della tariffa eccezionale N. 905 P. V. accelerata nella quale, dopo di essersi stabilito il termine di resa in ore 24 per ogni 225 Km. di percorso, più ore 18 per le operazioni in servizio ed ore 6 per ogni tramutamento di linee di amministrazioni diverse, si aggiunge: « in caso di eventuali ritardi il mittente non potrà chiedere alcun indennizzo all'Amministrazione se non quando sia oltrepassato un terzo di siffatto termine.

Il Pretore però con sentenza 19 dicembre 1910 accolse le domande attrici avendo ritenuto che il termine aggiuntivo o di tolleranza del terzo di cui nella condizione suddetta, può invocarsi dalle Ferrovie soltanto quanto si tratta di altri danni dal ritardo, non quando come nel caso concreto siasi verificato l'avaria della merce.

Appellava da tale sentenza la Società convenuta al Tribunale di Varese, ma questo con sentenza 25 giugno 1912 confermava la pronuncia del Pretore.

Ricorre ora contro la detta sentenza del Tribunale di Varese la Società delle Ferrovie proponendone l'annullamento con due mezzi combattuti dalla Trentini con regolare controricorso.

IN DIRITTO

Attesochè la Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo denuncia col primo mezzo la violazione della condizione 3 della Tariffa Eccezionale N. 905 piccola velocità accelerata, nonchè della condizione 4 della stessa Tariffa in relazione alla condizione 8 della Tariffa eccezione N. 901 ed all'articolo 416 del Codice di Commercio, per avere il Tribunale di Varese ritenuta responsabile essa Società delle avarie subite dalla merce di cui trattasi, sebbene alla spedizione fosse stata applicata la tariffa 905 ora accennata e la merce fosse stata riconsegnata del termine di tolleranza, e la avaria non fosse dipesa come è pacifico da altra causa che dalla naturale sua deperebilità e dalla giacenza presso le ferrovie, giacenza che non ebbe ad oltrepassare il termine anzidetto.

Attesochè l'assunto fatto valere con tale mezzo dalla Società ricorrente corrisponde a quanto, in ordine alle surriferite disposizioni delle tariffe eccezionali N. 901, 905, questo Supremo Collegio già ebbe a ritenere colla pronuncia 4 Luglio 1913 in causa Zonda contro le ferrovie dello Stato, nè ritiene ora la Corte di scostarsi dai criteri adottati con quella sentenza.

Attesochè, di vero, colla condizione 3 della Tariffa eccezionale a piccola velocità accelerata si stabilisce bensì per i trasporti della uva fresca in ceste o casse un termine di ore 24 per ogni 225 Km. di percorso, più ore 18 per le operazioni di servizio ed ore 6 per ogni transito per linee di Amministrazioni diverse, ma tosto si soggiunge « in caso di eventuali ritardi il mittente non potrà chiedere alcun indennizzo all'Amministrazione se non quando sia oltrepassato un terzo di siffatto termine ».

Niun dubbio che per codesta aggiunta si riconobbe sostanzialmente il diritto nelle ferrovie di riconsegnare la merce entro quel maggior termine aggiuntivo o di tolleranza che dir si voglia, perocchè tanto vale il dichiarare che il vettore non dovrà corrispondere alcun indennizzo se consegnerà la merce senza oltrepassare un certo lasso di tempo, quanto il dichiarare se avrà il diritto di consegnarla entro questo lasso di tempo.

Ma se per tale modo mediante cioè l'osservanza e giovandosi di siffatto termine di tollleranza, il vettore non fa che esercitare un proprio diritto, non pare giusto distinguere tra avarie e danni consistenti nel fatto della indisponibilità della merce per inferire da tale distinzione che il vettore non debba rispondere conseguenze dannose di questo secondo fatto, ma sia tenuto invece per l'avaria è ciò sebbene questa non dipenda da alcuna colpa sua ma soltanto dalla circostanza di essersi egli giovato di quel maggior termine che eragli alla legge concesso.

Se così agendo egli non ha esercitato che un diritto, non è in colpa e non può essere tenuto ad alcun risarcimento di danni, e così nel caso, concreto, non può la Società ricorrente essere tenuta a rispondere dell'avaria riscontrata nella contestata spedizione, avaria che, ripetesi, invece, che dal fatto colposo di essa Società, dipese piuttosto dalla naturale deperibilità della merce dal fatto del mittente di aver chiesto l'applicazione di una tariffa che per-

metteva alla Società di riconsegnarla entro quel termine nel quale essa venne come è pacifico, effettivamente consegnata.

Vero è che mentre l'avaria corrisponde all'inadempimento dell'obbligo spettante al vettore di custodire e restituire la merce, nello stato in cui ebbe a riceverla, la mancata resa del termine corrisponde alla inadempienza dell'altro obbligo che pure gli incombe di metterla a disposizione del destinatario. Ma se tale distinzione è giusta e può giovare ad altri effetti quando l'avaria dipenda da colpa accertata o presunta dal vettore, a nulla rileva quando si tratta di applicare la condizione 3 della tariffa eccezionale 905 la quale esonera il vettore dall'obbligo di corrispondere alcun indennizzo in caso di eventuali ritardi, i quali si mantengono entro i determinati limiti e quando l'avaria non sia altro che la conseguenza di codesti ritardi, non eccedenti i limiti, consentiti al vettore medesimo, combinato colla natura deperibile della merce.

Attesochè siffatta soluzione trova pure conferma nella condizione 8 della tariffa 901 espressamente richiamata dalla convenzione 4 delle tariffe 905.

Tale condizione 4 dispone infatti: « sono applicabili alle spedizioni eseguite in base alla presente tariffa le condizioni 3, 4, 7 e 8 della tariffa eccezionale N. 901.

E la condizione 8 della Tariffa eccezionale 901 stabilice a sua vòlta:

« I trasporti favoriti da questa tariffa sono accettati ed eseguiti a rischio e pericolo del mittente il quale non può ripetere alcun indennizzo per deterioramenti, avarie, e cali naturali delle merci, quando non sia provato che essi derivano da colpa della stessa Amministrazione.

Se dunque la tariffa 905, dopo di aver colla condizione 3 esonerata l'Amministrazione dall'obbligo di ogni indennizzo quando il ritardo non oltrepassa il terzo dei termini ivi stabiliti, richiama la suzidetta condizione 8 dell'altra tariffa 901 la quale contempla precisamente i deterioramenti, le avarie, i cali naturali delle merci e subordina la responsabilità dell'Amministrazione alla prova che tali avarie dipendano da sua colpa, deve concludersi, che esclusa essendo ogni colpa dalle ferrovie, come sopra si è veduto, quando il ritardo non abbia oltrepassato il terzo dei termini superiormente accennati, resta pure in forza della stessa condizione 8 della tariffa

N. 901 escluso l'obbligo di risarcire i danni consistenti in avarie riscontratesi solo in dipendenza di un fatto che entrava nell'ambito della facoltà consentita alla Società vettrice.

Nè si obbietti che tutto ciò fu erroneo perchè in conseguenza della erronea premessa di ritenere che colla ripetuta condizione 3 siasi inteso di allargare il termine di un terzo non solo agli effetti dei danni dipendenti dal ritardo e consistenti nella mancata disponibilità delle merci, ma anche agli effetti dei danni corrispondenti nell'avaria, mentre l'esonero dell'attore dalla responsabilità va inteso in senso limitato ai primi danni, rimanendo agli effetti di tutte le altre conseguenze dannose, fermo in lui dell'osservanza del termine normale, senza l'aggiunta del terzo.

Siffatta interpretazione a parere di questo Supremo Collegio troppo contrasta colla lettera della legge che nella sua larga dizione abbraccia entrambi i casi e contrasta pure col suo spirito perchè mal si comprende come il maggior termine di un terzo, evidentemente per esser troppo ristretto il termine normale, tale necessità ed opportunità si sarebbero dovute riconoscere soltanto per liberare l'Amministrazione delle ferrovie dall'obbligo di risarcire una determinata specie di danni, non da altro dipendenti che dalla natura della merce e dal fatto di essere stati trattenuti dalla Società vettrice precisamente per quel maggiore termine che si era reputato equo concedere.

Attesochè, dovendo per l'accoglimento di detto primo mezzo, annullare la impugnata sentenza, è superfluo discendere all'esame dell'altro mezzo.

Per questi motivi, Cassa la sentenza 23-25 giugno 1912 del Tribunale di Varese, e rinvia le parti innanzi al Tribunale di Como per un nuovo esame della causa e pel giudizio sulle spese occorse in questa sede.

Manda a restituirsi il deposito alla parte ricorrente ed ordina a trascrizione della presente nei registri del Tribunale di Varese a sensi dell'art. 548 del Cod. di Proc. Civ.

Espropri per pubblica utilità. - Occupazione temporanea precedente l'esproprio definitivo. - Momento giuridico per la determinazione del prezzo.

Il momento giuridico per la determinazione del prezzo in tema di espropri per pubblica utilità coincide con la data del Decreto Prefettizio, autorizzante la occupazione definitiva del fondo ed è perciò la legge allora vigente che deve essere applicata per la stima del fondo stesso.

La circostanza che la espropriazione sia stata preceduta da una occupazione temporanea, sebbene destinata fin dall'inizio a tramutarsi in permanente, non può determinare l'anticipazione del momento suddetto, con la conseguenza di rendere applicabili i criteri estimativi dettati da una legge preesistente allo esproprio definitivo, perchè ciò equivarebbe ad attribuire alla occupazione temporanea effetti giuridici diversi da quelli che dalla stessa derivano in forza di legge.

CASSAZIONE TORINO, 8-16 Agosto 1913 - **Lavarello c. FF. Stato.**

FATTO

In data 25 Maggio 1907 l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato faceva domanda al prefetto di Genova di essere autorizzata ad attivare l'occupazione temporanea degli immobili necessari per l'ampliamento del servizio merci nella stazione di Pontedecimo, secondo il progetto approvato dal Comitato di Amministrazione delle Ferrovie dello Stato con deliberazione 10 Aprile 907.

Il Prefetto concedeva tale autorizzazione con decreto 17 Giugno 1907 in base all'art. 8 della legge 23 Dicembre 1906 ed agli art. 71 e 72 della legge 25 Giugno 1865 modificata dalla legge 16 Dicembre 1879.

Tale decreto conteneva la seguente osservazione:

Dalla data del precedente decreto di occupazione temporeanea, d'urgenza, decorreranno a favore dei singoli proprietari gli interessi legali sulle indennità che, o amichevolmente od a mezzo di perizia, verranno a favore dei singoli proprietari stabilite per la espropriazione definitiva degli immobili controindicati, espropriazione alla quale la Amministrazione ferroviaria dovrà sollecitamente procedere.

Successivamente con decreto 12 Novembre 908 il Prefetto autorizzava le Ferrovie ad espropriare permanentemente gli stabili di cui nel precedente decreto in seguito al deposito eseguito dalle Ferrovie stesse della somma di L. 10.466,80 nella quale somma era stata determinata dal perito all'uopo nominato la indennità dovuta secondo la legge speciale del 7 Luglio 1907. mentre secondo lo stesso perito e quando si avesse dovuto applicare la legge comune. sarebbe stata dovuta la indennità di L. 20160.

In seguito con atto 2 Gennaio 1909 l'Amministrazione delle Ferrovie evocava il Lavarello, i cui beni erano caduti nella espropriazione, innanzi al Tribunale di Genova chiedendo che fosse dichiarata la nullità della perizia perchè erronea e fosse nominato altro perito che determinasse la indennità dovuta al predetto Lavarello. Sorse allora la questione quale delle due leggi dovesse essere applicata per la determinazione di tale indennità se cioè la legge di Napoli, o la legge comune.

Sosteneva l'Amministrazione che doveva applicarsi la legge speciale del 7 Luglio 1907 che richiamava quella di Napoli, essendo il Decreto autorizzante l'occupazione definitiva di data posteriore, ossia in data 12 Novembre 1908.

Sosteneva invece il Lavarello che dovesse applicarsi la legge comune perchè il decreto, che autorizzava la occupazione temporanea, era anteriore alla legge speciale predetta, e nella specie onde stabilire il valore degli immobili dovevasi avere riguardo appunto alla occupazione temporanea perocchè questa, quantunque detta temporanea, era tuttavia fin dallo inizio, destinata a diventare definitiva e come tale quindi doveva considerarsi agli effetti della indennità.

Il Tribunale con sentenza 6 Giugno 1911 annullava la relazione peritale eseguita dall'Ing. Misuraca, ma accogliendo la

tesi del Lavarello, mandava al nuovo perito di attenersi nella determinazione della indennità ai criteri stabiliti dalla legge comune.

Appellava l'Amministrazione delle Ferrovie da tale sentenza, ma la Corte di Genova colla pronuncia 14 Dicembre 1912 ora impugnata confermava quella del Tribunale avendo ritenuto pur essa che sia per gli scopi della occupazione consistenti nell'ampliamento della stazione di Pontedecimo, si pel tenore dello stesso primo decreto prefettizio 19 Giugno 1907, che stabiliva fin d'allora per l'indennità temporanea doversi corrispnodere gli interessi in ragione del prezzo che sarebbe risultato dovuto per l'occupazione definitiva, detta occupazione temporanea, altro non fosse che una prima fase della espropriazione e che quindi il valore delol stabile dovesse determinarsi in base alla legge vigente al tempo di quel primo decreto e cioè in base alla legge comune, e non in base alla legge di Napoli, vigente al momento incui venne poi emanato il decreto di espropriazione definitiva.

Contro questa sentenza della Corte Genovese insorge l'Amministrazione delle Ferrovie domandandone l'annullamento pei tre seguenti mezzi che sono contestati dal Lavarello con regolare controricorso.

1° *Mezzo* — Violazione ed erronea applicazione degli art. 8 della legge 23 dicembre 1906 N. 73, 76,77 della legge 7 Luglio 1907 N. 429, 71, 72 e 73 della legge 25 giugno 1865 nonchè degli art. 19, 30, 39, 40, 42, 43, 46, 50, 51, 52, 53 della legge stessa.

2° *Mezzo* — Violazione degli art. 19, 24, 30, 31, 32, 36, 38, 39, 40, 42, 43, 46, 48, 49, 50, 51, 54 della legge 25 giugno 1865.

3° *Mezzo* — Violazione dell'art. 360 N 6 in relazione agli articoli 361 N. 2, 517 N. 2 Cod. Proc. Civ.

La Corte

Sentita la relazione della causa fatta dal Consigliere Demarchi.

Sentiti i rappresentanti delle parti Avv. Matteucci per l'Amministrazione delle Ferrovie ed Avv. Cobianchi per Lavarello.

Inteso il P. M. in persona del S. P. G. Cav. Uff. Regazzoni che concluse per la cassazione dell asentenza.

IN DIRITTO

Osserva che coi primi due mezzi la ricorrente Amministrazione impugna la sentenza della Corte di Appello di Genova per aver confuso due istituti giuridici diversi, quali sono quelli della occupazione permanente di stabili prevista dal titolo 1 della legge 25 giugno 1865, e della occupazione temporanea di cui è parola nel titolo 2° cap. 2°, e per avere così violato le disposizioni di legge indicate in detti mezzi ritenendo che il prezzo dovesse determinarsi secondo i criteri della legge vigente al momento in cui venne emanato il decreto prefettizio che autorizzava l'occupazione temporanea e non in base ai criteri stabiliti dalla legge imperante al momento della occupazione definitiva.

La Corte del merito ritenne di scostarsi dalle massime già adottate ripetutamente da questo Collegio in casi analoghi osservando che, sebbene in tesi astratta, quando più specialmente si verifichino le ipotesi previste dagli art. 71 e segg. di rotture di argini, e di altri casi di forza maggiore e di assoluta urgenza sia vero che i due istituti della occupazione temporanea e permanente rappresentino due fatti giuridicamente distinti aventi ciascuno vita autonoma e per sè stante, nella fattispecie però doveva considerarsi la occupazione temporanea come la prima fase della espropriazione definitiva. E in questo concetto venne la Corte di Genova, principalmente per due riflessi: in primo luogo perchè, come desumesi dallo stesso primo decreto prefettizio diciannove Giugno 1907, l'occupazione temporanea di cui trattasi fu autorizzata onde eseguire l'ampiamento del servizio P. V. nella stazione di Pontedecimo, per cui, se questo era lo scopo dei lavori che tosto si impresero dopo tale autorizzazione, era manifesto sino da allora il carattere definitivo della occupazione stessa; in secondo luogo perchè, come pure si rileva dall'accennato decreto, l'indennità si fece consistere negli interessi sulla somma che sarebbe in seguito stata determinata come prezzo della espropriazione definitiva, alla quale inoltre, secondo lo stesso decreto, la Amministrazione avrebbe dovuto sollecitamente addivenire.

Osserva però questo Supremo Collegio che codesti rilievi di fatto non sono tali da rendere inapplicabili le norme già seguite nei precedenti incontri e che sono conformi alla retta interpretazione della legge nella soggetta materia.

Se il prezzo degli stabili deve essere stabilito con riguardo al tempo in cui passano definitivamente dalla proprietà del privato in quella dell'Ente espropriante, non v'ha dubbio che siffatto momento giuridico non si verifica finchè siasi in presenza di atti semplicemente preparatori o di atti che, come lasciano libera la pubblica amministrazione di non espropriare desistendo dagli atti relativi, così non attribuiscono al privato il diritto di conseguire il prezzo di esproprio. Finchè gli effetti giuridici degli atti intervenuti ad istanza dell'espropriante non sono tali da produrre il trapasso della proprietà, non è conforme a legge di riportare ad alcuno di tali atti il momento giuridico per la determinazione del prezzo, momento che come venne già più volte ritenuto da questo Supremo Collegio coincide propriamente col decreto di occupazione definitiva se il proprietario accetta l'indennità a tale scopo offerta, oppure col decreto di espropriazione che, ai sensi dell'articolo 50 della legge, segna precisamente il momento in cui la proprietà si trasferisce dall'espropriato all'espropriante.

Da ciò consegue come sia indifferente la circostanza che sin dall'inizio potesse prevedersi che l'occupazione temporanea sarebbe stata definitiva specialmente avuto riguardo agli scopi di essa, dacchè se la pubblica amministrazione era tuttora libera a causa per esempio di modificazioni di progetti o per altre ragioni, di desistere dai lavori intrapresi e di non addivenire alla espropriazione, ne deriva come il criterio desunto dagli scopi anzidetti, non possa invocarsi per considerare l'occupazione temporanea come definitiva, quando le pratiche imprescindibili che più particolarmente si riferiscono a quest'ultima non erano per anco state adempiute, confondendo così gli effetti giuridici di due istituti la cui portata è diversa e le cui conseguenze devono tenersi distinte. Parimenti non ha importanza l'altro rilievo circa il modo stabilito nel decreto prefettizio che la determinazione della indennità che, secondo lo stesso decreto, avrebbe dovuto consistere negli interessi sul prezzo di esproprio. Tale clausola, spiegabile col supposto che gli atti relativi e necessari alla occupazione definitiva avessero luogo in se-

guito, non basta certo per sè stessa a far ritenere come già avvenuta fin d'allora, una espropriazione la quale poteva anche non effettuarsi e come già trasferiti nell'ente espropriante, diritti che ancora appartenevano al Lavarello; il quale se di tali diritti poteva ancora disporre, non ha ragione di sostenere di essere stato già alla data di quel primo decreto definitivamente spossessato del suo fondo, e ciò al solo scopo di conseguire una indennità maggiore di quella che gli sarebbe consentita dalla legge imperante quando tale definitivo spossessamento ebbe in realtà a verificarsi.

Non può infine derivare maggiore conforto all'assunto del controricorrente, nè maggiore sostegno alla sentenza impugnata dall'altra clausola contenuta nel decreto ove si legge che alla espropriazione le Ferrovie avrebbero dovuto sollecitamente provvedere, essendo ovvio il riflesso, che frattanto il Prefetto col decreto 17 giugno 1907 non fece che autorizzare la semplice occupazione temporanea del fondo. Laonde non è lecito attribuire a quelle parole una portata maggiore di quella consistente in un puro eccitamento all'Amministrazione ferroviaria di compiere sollecitamente gli atti relativi alla espropriazione, senza che abbiano la conseguenza di attribuire alla occupazione temporanea effetti giuridici diversi da quello che dalla stessa derivano in forza di legge.

Nè dicasi che altri sono i casi in cui per l'art. 71 della legge 25 giugno 1865 è concessa l'occupazione temporanea, altro è quello in cui tale autorizzazione ebbe luogo nella specie attuale; perocchè se la legge (art. 8 legge 23 dicembre 1906) autorizza l'Amministrazione delle ferrovie a valersi del disposto degli art. 71 e segg. della legge 25 giugno 1865, codeste disposizioni non possono interpretarsi, riguardo ai loro effetti diversamente solo perchè non si versi in alcuna delle ipotesi di forza maggiore o di urgenza ivi contemplate; dal momento che a tali ipotesi sono dalla legge speciale equiparate quelle in cui si renda necessaria l'occupazione pei lavori sulla rete delle Ferrovie dello Stato, per i nuovi impianti, e per l'ampliamento degli impianti stessi: essendo tali lavori dichiarati dalla legge stessa urgenti ed indifferibili agli effetti dell'art. 71 sopra citato. Le conseguenze non potrebbero essere differenti trattandosi pur sempre d'occupazione temporanea quale è ivi prevista e che rimane tale finchè non siano compiuti gli atti necessari prescritti dalla legge perchè divenga definitiva.

E se, come venne ripetutmente affermato da questo Collegio, il momento per la determinazione del prezzo è quello che corrisponde alla data del decreto prefettizio di espropriazione, perchè quel momento coincide con quello in cui cessa giuridicamente lo stato provvisorio dei rapporti fra le parti e subentra il rapporto definitivo col trasferimento della cosa da espropriante ad espropriato, ne consegue come a torto siasi fatto dipendere dalla Corte del merito la risoluzione della controversia da considerazioni estranee a tali concetti e desunte, o dagli scopi della occupazione, o dal modo di accertamento della indennità o da frasi utronee contenute in atti preparatori dell'autorità amministrativa.

Sostiene il controricorrente che la Corte di Genova non disconobbe la esattezza dei principali dettati da questo Supremo Collegio nelle precorse sentenze, ma soltanto ritenne che non fossero tali principii applicabili nella specialità dei caso, in quanto la occupazione temporanea di cui trattasi, doveva essere riguardata già per sè stessa come una occupazione definitiva; e soggiunse il ricorrente, che la pronuncia della Corte Genovese non potrebbe venire censurata, in quanto avvisò con sovrano apprezzamento che la necessità della espropriazione definitiva fosse insita in quel primo decreto prefettizio così da ritenere che sin d'allora il signor Lavorello, avesse quesito il diritto a che la sua proprietà venisse coattivamente acquistata dalla Amministrazione ferroviaria con l'altro conseguente diritto di ottenere una indennità rappresentativa del valore del fondo sulla quale, frattanto, e come compenso della anticipata occupazione, gli dovevano essere corrisposti gli interessi legali.

Senonchè, errate sono evidentemente cotali premesse delle quali il controricorrente vorrebbe dedurre che la sentenza impugnata sfugge al controllo di questa Corte, bastando al riguardo, considerare che nan è un semplice apprezzamento di fatto, ma involge un giudizio di diritto il ritenere, come ritenne la Corte del merito, che una occupazione avvenuta in base alle citate disposizioni di legge possa avere effetti giuridici diversi da quelli che sono dalle disposizioni medesime stabiliti, e che il diritto del Lavorello ad ottenere che la sua proprietà venisse acquistata coattivamente dall'Amministrazione ferroviaria coll'obbligo in questa di corrispondergli il prezzo d'acquisto, fosse già sorto in dipendenza ed in forza del decreto del 17 giugno 1907, e non fosse invece

subordinato all'adempimento delle condizioni richieste per le espropriazione definitiva e non potesse aver vita che dalla data del relativo decreto.

Attesochè devesi di conseguenza, senz'uopo di occuparsi del terzo mezzo, annullare l'impugnata pronuncia.

P. q. m. Cassa la sentenza 14-16 dicembre 1912, della Corte di Appello di Genova e rinvia le parti innanzi alla Corte di Appello di Parma per un nuovo esame della causa e pel giudizio sulle spese occorse in questa sede.

Comanda restituirsi il deposito alla parte ricorrente ed ordina la trascrizione della presente nei registri della Corte di Appello di Genova a sensi dell'art. 548 Cod. Proc. Civ.

ANNO VII - N. 6

5 FEBBRAIO 1914

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, febbraio 1914 — Tip. Editrice Nazionale - C-80.

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

DECRETO MINISTERIALE *del* 31 *dicembre* 1913, *col quale è approvato l'annesso regolamento per il Servizio sanitario delle Ferrovie dello Stato.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visto l'art. 82 della legge 7 luglio 1907 n. 429 — modificato dal R. D. 28 giugno 1912, n. 728, a sensi dell'art. 1 della legge 13 aprile 1911, n. 310 — il quale dispone che la nomina, le condizioni, i casi di revoca e di dispensa, le attribuzioni e gli eventuali compensi dei medici di riparto, dei consulenti, degli specialisti e dei medici aiuto delle Ferrovie dello Stato siano disciplinati da apposito Regolamento da approvarsi con Decreto del Ministro dei Lavori Pubblici;

Visti gli art. 1 e 7 della legge 9 luglio 1908, n. 418;

Sentiti la Direzione Generale della sanità pubblica ed il Consiglio dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato;

DECRETA

È approvato l'annesso Regolamento per il Servizio sanitario delle Ferrovie dello Stato.

Il presente Decreto è da registrarsi alla Corte dei Conti.

Roma, addì 31 *dicembre* 1913.

Il Ministro
E. SACCHI.

REGOLAMENTO

per il servizio sanitario delle Ferrovie dello Stato

(Art. 82 della legge 7 luglio 1907, n. 429 modificato con l'art. 1 del R. D. n. 728 del 28 giugno 1912)

CAPO I.

(*Articolo 1 - 5*).

COSTITUZIONE, COMPETENZE, ATTRIBUZIONI DEL SERVIZIO CENTRALE E DEGLI UFFICI DISTACCATI.

Art. 1.

Il Servizio Sanitario dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato è uno dei Servizi Centrali della Direzione Generale, è retto da un Capo Servizio ed ha alla sua dipendenza Uffici distaccati nelle località fissate dal Consiglio di Amministrazione e Riparti medici per la Rete ferroviaria e per le linee di Navigazione.

Gli Uffici distaccati possono avere Ispettori Sanitari là dove sia richiesto da esigenze di servizio.

Sia alla sede centrale, sia alle sedi dei Compartimenti, possono esservi Medici aiuti, Consulenti in Clinica medica e chirurgica e Specialisti in oculistica, otoiatria, malattie nervose, in relazione colle esigenze di servizio. Vi possono essere Medici aiuti e Specialisti anche presso gli Ispettori residenti fuori delle sedi compartimentali.

Il numero dei Medici aiuti, dei Consulenti e degli Specialisti, nonchè il numero e le circoscrizioni dei riparti medici sono stabiliti dal Direttore Generale.

Art. 2.

I Medici aiuti, i Consulenti, gli Specialisti e i Medici di riparto sono nominati dal Direttore Generale. Essi non fanno parte del personale di ruolo, ma coll'accettazione della nomina si obbligano all'osservanza del presente Regolamento e di ogni altra disposizione che l'Amministrazione fosse per emanare nei riguardi del serviz sanitario.

Art. 3.

Il Servizio Centrale:

a) invigila a che le visite degli aspiranti ad impiego e degli agenti in servizio siano fatte secondo le prescrizioni stabilite e si assicura che nelle visite di collocamento a riposo siano esattamente valutate le condizioni di inidoneità dell'agente a continuare il servizio in relazione colla sua qualifica e provvede alle visite di revisione;

b) organizza il servizio di pronto soccorso nelle stazioni di maggior traffico e nei luoghi di più intensa operosità ferroviaria; provvede alla fornitura e manutenzione degli apparecchi ortopedici, dei mezzi di protesi e simili per gli agenti che vi hanno diritto; presenta le proposte per l'acquisto del materiale di medicatura e dei mezzi di soccorso di cui cura la distribuzione; di tutto tiene la relativa contabilità;

c) impartisce, nei limiti di sua competenza, le istruzioni per l'applicazione della legge per gli infortuni degli operai sul lavoro;

d) assume, nei casi di infortunio che abbiano recato danno ai viaggiatori ed agli agenti, dettagliate e precise informazioni sulla natura ed entità delle lesioni riscontrate; provvede, occorrendo, a visite di controllo, e, quando vi sia contestazione, fornisce gli elementi tecnici per la difesa dell'Amministrazione; dispone per l'assistenza alle perizie medico-legali;

e) si occupa delle questioni di igiene relative ai trasporti terrestri e marittimi nelle linee di navigazione esercitate dallo Stato, ai locali e alle acque potabili; consiglia i provvedimenti diretti alla tutela della salute degli agenti.

In quanto è contemplato in questo comma e per ciò che concerne la profilassi delle malattie infettive, esotiche ed ordinarie, ed in generale tutte le volte che l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato debba concorrere alla difesa della pubblica salute, opera di accordo colla Direzione Generale di Sanità in base alle convenzioni vigenti od a quelle che potranno ulteriormente stabilirsi per il coordinamento del servizio igienico ferroviario coll'azione generale di difesa sanitaria esercitata dalla Direzione Generale anzidetta;

f) nei limiti della sua competenza provvede alla esecuzione delle leggi contro la malaria.

Art. 4.

Agli Uffici Sanitari distaccati spetta:

a) constatare l'idoneità fisica degli aspiranti ad impiego e degli agenti in servizio;

b) praticare gli accertamenti necessari per l'esonero degli agenti in causa di inabilità e trasmettere i relativi certificati al Servizio Centrale;

c) dare, a richiesta dei Servizi, il proprio parere sulla natura, gravità e durata probabile delle malattie degli agenti, sui traslochi e sui congedi per motivi di salute;

d) attendere alla regolare applicazione delle norme stabilite per le visite sanitarie agli effetti della cessione del quinto dello stipendio o della paga, per la concessione delle cure balneari e speciali; assicurarsi che i farmaci servano agli agenti per i quali furono prescritti; sorvegliare il trattamento usato agli infermi ricoverati in ospedali o in altri stabilimenti di cura;

e) inviare prontamente sopra luogo, in caso di accidenti ferroviari, il personale sanitario occorrente e fare particolareggiato rapporto al Servizio Centrale;

f) raccogliere gli elementi tecnici che possono occorrere all'Amministrazione per la liquidazione dei danni derivati alle persone dei viaggiatori e degli agenti, assistere alle perizie medico-legali;

g) curare che siano attuate le disposizioni relative agli infortuni degli operai sul lavoro; impartire istruzioni sulle prime cure da prestarsi ai feriti, sorvegliare il servizio degli ambulatori e delle guardie mediche, proporre al Servizio centrale le riparazioni occorrenti agli arti artificiali, agli apparecchi di protesi chirurgica, al materiale di salvataggio; attendere al rifornimento delle cassette di soccorso ed alla buona conservazione dei mezzi di salvataggio;

h) curare che siano attuate le disposizioni impartite nei riguardi dell'igiene e della profilassi della malaria; segnalare al Servizio Centrale tutti i casi di malattie diffusibili e gli inconvenienti di carattere igienico che avessero a riconoscere;

i) assicurarsi che il servizio dei Medici di riparto proceda regolarmente, e provvedere, in quanto è di loro competenza, alla supplenza temporanea dei medesimi;

l) compiere infine tutti quegli incarichi che nei limiti delle singole circoscrizioni fossero loro affidati dal Capo Servizio.

Art. 5.

Gli Ispettori distaccati hanno funzioni tecniche, di vigilanza e di controllo e provvedono alla esecuzione di quanto altro venga loro affidato dal Capo dell'Ufficio da cui dipendono.

CAPO II.

(*Art. 6-31*).

ATTRIBUZIONI DEI MEDICI AIUTI, DEI CONSULENTI, DEGLI SPECIALISTI E DEI MEDICI DI RIPARTO.

Art. 6.

I Medici aiuti coadiuvano il personale sanitario di ruolo nelle visite collegiali, compiono dietro invito del rispettivo Capo d'Ufficio, visite di accertamento agli agenti denunziatisi infermi e funzioni di vigilanza e di controllo sui Medici di Riparto; o se sono addetti agli Ispettori distaccati, li possono anche sostituire in casi di assenza o di impedimento.

Art. 7.

L'opera dei Consulenti e degli Specialisti viene richiesta dal Servizio centrale e dagli uffici cui sono addetti.

Tanto i Consulenti quanto gli Specialisti, oltre gli obblighi indicati negli articoli seguenti, hanno quello comune di constatare il danno fisico derivato al personale od ai viaggiatori in seguito ad accidenti ferroviari, di farne dettagliato rapporto all'ufficio sanitario che ha provocato il loro giudizio e, nelle eventuali contestazioni, di assistere l'Amministrazione avanti le competenti autorità. In quest'ultimo caso il loro intervento deve essere di regola, richiesto per il tramite del Capo del Servizio Sanitario, che, senza limitazioni di sede, avrà facoltà di delegare chi per ogni singola questione ritenga più adatto.

Art. 8.

I Consulenti:

a) danno il loro parere sulle condizioni di salute degli agenti proposti per l'aspettativa o per la quiescenza, e sulla invalidità degli agenti colpiti da infortuni sul lavoro;

b) fanno parte delle Commissioni istituite per la designazione dei Medici di riparto;

c) compiono gli altri incarichi che vengano loro affidati dal Capo Servizio.

Art. 9.

Gli Specialisti in oculistica ed otoiatria:

a) constatano, a seconda delle norme in vigore, le condizioni funzionali della vista o dell'udito degli aspiranti ad impiego;

b) ricercano e stabiliscono negli agenti in servizio le cause delle eventuali deficienze; emettono il loro parere sulla emendabilità o meno delle infermità riscontrate, indicando per i casi suscettibili di guarigione o di miglioramento le cure opportune;

c) si prestano, nei dispensari di loro pertinenza e presso gli uffici sanitari, alle consultazioni e alla cura degli agenti infermi.

Art. 10.

Gli Specialisti del sistema nervoso:

a) ricercano e stabiliscono la natura e l'entità delle malattie organiche e funzionali del sistema nervoso degli aspiranti ad impiego e degli agenti e, per questi ultimi, suggeriscono gli opportuni provvedimenti e le cure del caso;

b) danno il loro parere sullo stato di equilibrio psichico degli agenti, sulla responsabilità od irresponsabilità dei loro atti, sulla capacità od incapacità dei medesimi a continuare il servizio.

Art. 11.

I Medici di riparto, oltre agli obblighi imposti ai sanitari dalle leggi vigenti, hanno quello fondamentale di accertare e curare le malattie degli agenti compresi nel riparto loro affidato, o che vi si trovino temporaneamente per ragioni di servizio e di assumere anche la cura delle famiglie nei luoghi di malaria e dove, per speciali condizioni di disagio, siffatto obbligo sia stabilito. Hanno altresì l'obbligo dell'accertamento delle malattie per gli agenti che, pur non essendo compresi nel proprio reparto, vi si trovino non per ragioni di servizio.

Vi possono essere Medici di riparto tenuti alle sole cure chirurgiche.

L'obbligo della cura di cui sopra non si estende:

1° al personale a stipendio dei Servizi e degli Uffici. Però a favore del personale a stipendio, che al 31 dicembre 1908 trovavasi inscritto al Consorzio di Mutuo Soccorso, è mantenuto l'obbligo della cura;

2° agli agenti, sia a stipendio, sia a paga giornaliera che lungo le linee abitino in località poste oltre due chilometri dall'Ufficio e dal luogo del lavoro, e nei centri oltre i limiti del reparto medico, ed in ogni caso dimorino a maggiore distanza di quella che fosse loro consentita per difetto di abitazione.

Permane però nel Medico di riparto, oltre l'obbligo delle visite di accertamento, anche l'obbligo della cura per gli agenti indi-

cati nel n. 2, quando per la gravità della malattia si renda pericoloso il loro trasporto in un ospedale e non sia possibile avere sul luogo la necessaria assistenza.

Art. 12.

I Medici di riparto, in esecuzione all'obbligo assunto, si recano a visitare al più presto possibile, in seguito ad invito del Capo immediato, gli agenti infermi, ne constatano la malattia e ne assumono gratuitamente, se richiesti dagli agenti che ne abbiano diritto, la cura; inviano prontamente il certificato di malattia ed, occorrendo, quello di continuazione o l'avviso della morte allo stesso Capo immediato.

Il certificato di guarigione è consegnato all'agente nel giorno in cui deve riprende servizio, o nel giorno precedente.

Art. 13.

I Medici di riparto nelle prescrizioni farmaceutiche agli agenti che hanno diritto alla somministrazione gratuita dei medicinali od al rimborso della relativa spesa, si attengono di regola a quelli contenuti nell'elenco tariffa adottato dall'Amministrazione. Quando avessero dovuto ricorrere a farmaci che non vi siano compresi, debbono indicarne la ragione all'Ufficio sanitario dal quale direttamente dipendono.

Art. 14.

Qualora un agente ammalato non intenda valersi dell'opera del medico di riparto, questi è obbligato egualmente a seguire il decorso della malattia, e, per gli agenti aventi diritto alla somministrazione gratuita dei medicinali od al rimborso della spesa relativa, a visitare le ricette rilasciate dal medico privato, sempre che i medicinali prescritti siano compresi nell'elenco tariffa indicato dall'articolo precedente.

Art. 15

Se l'agente che si denuncia ammalato è lo stesso che manda l'invito, il Medico di riparto trasmette senza indugio il certificato di malattia al Superiore immediato dell'agente.

Art. 16.

Nei casi di urgenza e quando l'agente è autorizzato a dimorare in località diversa da quella ove deve prestare servizio, il Medico di riparto è tenuto a prestarsi subito su qualsiasi richiesta, salvo ad attendere l'invito scritto prima di rilasciare il certificato regolamentare, in cui indicherà il giorno e l'ora della prima visita eseguita e quanto altro possa ritenere opportuno.

Per le visite mediche ai familiari ammessi al beneficio della cura non vi è bisogno di invito scritto.

Art. 17.

Per gli agenti riconosciuti infermi, il Medico di riparto espone nel certificato la diagnosi della malattia o la durata probabile, ne indica la causa e fa rilevare se la malattia sia imputabile a vizi, a colpa od a sregolatezza.

Art. 18.

Anche quando l'agente malato non sia in cura del Medico di riparto, se l'assenza si prolunghi oltre il termine previsto, il medico deve rivisitarlo senza bisogno di invito, indicando nel certificato di continuazione la causa del prolungamento.

Art. 19.

In qualsiasi caso quando la durata della malattia raggiunga i 90 giorni od assuma andamento cronico, il Medico di riparto ne informa il proprio Capo immediato.

Art. 20.

Se nell'agente dichiaratosi infermo il Medico di riparto non riscontra alcuna malattia accertabile nè per sintomi fisici, nè per sintomi razionali, si limita a descrivere nel certificato le sofferenze denunziate, omettendo qualsiasi indicazione sulla causa e probabile durata delle medesime; si astiene dal fare qualsiasi prescrizione medica e nel consegnare all'agente per l'immediato recapito al suo superiore diretto il modulo regolamentare in cui sarà, oltre il giorno, indicata anche l'ora della visita, lo avverte del mancato riconoscimento di malattia.

Un secondo esemplare di tale modulo dovrà dal Medico di riparto essere trasmesso contemporaneamente al Capo immediato dell'agente e vale come certificato negativo della malattia dichiarata.

Art. 21.

Quando un agente avente diritto alla somministrazione gratuita dei medicinali od al rimborso delle spese relative e munito di credenziale per esperire cure senza lasciare il servizio, si presenti al Medico di riparto, questi, ove ne riconosca l'opportunità, fa le prescrizioni farmaceutiche del caso, e indica la durata della cura in apposito certificato da consegnarsi all'interessato.

Art. 22.

Il Medico di riparto deve prestarsi sempre ed in qualunque evenienza di infortuni, di epidemie e di contagi; deve, su invito superiore, eseguire la vaccinazione e la rivaccinazione degli agenti e delle loro famiglie; deve accorrere e prestare i primi soccorsi negli accidenti che si verifichino nei treni, nelle stazioni, nelle officine, sulla linea e nei fabbricati annessi, e, occorrendo, chiedere il concorso dei colleghi più vicini; far venire dai luoghi prossimi le cassette soccorso; ordinare il servizio di salvataggio o di ambulanza ed assumerne la direzione fino all'arrivo dell'Ispettore da

cui dipende, che deve sempre e subito avvisare telegraficamente ed al quale deve poi inviare un circostanziato rapporto sull'opera prestata.

Ogni Medico di riparto deve recarsi senza indugio, se invitato, in aiuto dei colleghi vicini.

Art. 23.

Il Medico di riparto è tenuto a sostituire i colleghi dei riparti finitimi assenti per regolare congedo o malati ed a prestare l'opera sua in detti riparti se temporaneamente vacanti.

Quando il collega da supplire sia quello tenuto alle sole cure chirurgiche, la supplenza, per gli agenti dei singoli riparti, ne verrà assunta dai medici dei riparti compresi nella circoscrizione assegnata al chirurgo, quando questi non possa essere supplito da altro sanitario tenuto alle sole cure chirurgiche.

Art. 24.

Il Medico di riparto, secondo le norme stabilite, propone al proprio ufficio le cure balneari, termali, climatiche od altre speciali cure quando ne riconosca la necessità; la somministrazione dei presidi chirurgici occorrenti al personale che ne ha diritto, nonchè a tutti gli agenti colpiti da infortuni in servizio.

Art. 25.

Negli infortuni degli operai sul lavoro, oltre i certificati voluti dalla legge, il medico di riparto deve rilasciare anche le copie richieste dall'Amministrazione.

Art. 26.

Il Medico di riparto deve informare il proprio superiore immediato su qualunque inconveniente riguardante l'igiene che riscontri nella sua circoscrizione; ispezionare almeno una volta al

mese le cassette di soccorso; richiedere subito le occorrenti riforniture; tenere regolarmente il registro degli infermi; fornire i dati statistici; compie tutti gli altri incarichi che gli siano affidati dal Servizio centrale o dal Capo dell'Ufficio da cui dipende.

Art. 27.

I Medici di riparto nei centri che saranno stabiliti dal Direttore Generale hanno l'obbligo di tenere un'ora al giorno di ambulatorio gratuito nel luogo e secondo l'orario da indicarsi dal Capo del Servizio.

Durante l'ambulatorio i medici, oltre a provvedere agli agenti del loro riparto sono tenuti a prestare le prime immediate cure in tutti i casi di accidenti derivati dal servizio ferroviario che si verificassero anche ad estranei o ad agenti di altri riparti, e per questi redigeranno una copia in più del certificato di infortunio e la trasmetteranno, per norma, al collega cui spetta prestare le cure successive.

Art. 28.

I Medici di riparto per il personale di navigazione, oltre agli abblighi imposti agli altri Medici di riparto, avranno quello di presenziare sempre l'arrivo del piroscafo, per mettersi agli ordini del Comandante e soddisfare a tutte le disposizioni che le leggi generali dello Stato stabiliscono in ordine ai trasporti marittimi ed alla assistenza sanitaria della gente di mare.

Art. 29.

Nelle località malariche, oltre agli obblighi comuni, i Medici di riparto devono provvedere, secondo gli ordini e le istruzioni ricevute, all'applicazione delle leggi dirette a combattere la malaria e debbono prestare la necessaria assistenza anche al personale avventizio in servizio temporaneo.

Art. 30.

Ai Medici dei centri di cui al primo comma dell'art. 27, può essere imposta giornalmente oltre l'ora di ambulatorio gratuita, un'ora di guardia da compensarsi conforme è previsto dall'art. 53.

Art. 31.

Il Medico di riparto corrisponde coll'Ufficio o con l'Ispettore da cui dipende; nei casi però di assoluta urgenza può corrispondere anche col Servizio centrale e cogli altri Uffici del Compartimento, con l'obbligo di renderne subito informato il suo Capo immediato.

CAPO III.

(*Art. 32-50*).

NOMINE, CONDIZIONI, CASI DI DISPENSA E DI REVOCA DEI MEDICI AIUTI, DEI CONSULENTI, DEGLI SPECIALISTI E DEI MEDICI DI RIPARTO.

Art. 32.

I Consulenti sono scelti fra i Professori dell'Università o dell'Istituto superiore ad essa pareggiato esistente nella sede del Compartimento pel quale vengono assunti, e ivi abbiano residenza.

Se dove ha sede un Compartimento non esiste Università od altro Istituto superiore equiparato, i Consulenti potranno essere scelti fra i Professori della Università od Istituto più vicino, con facoltà di tenere la residenza dove ha sede l'Università.

I Medici aiuti sono scelti fra i Medici di riparto, che hanno dato intelligente e profittevole opera all'Amministrazione.

Gli Specialisti sono scelti fra Professori o semplici liberi professionisti versati in una delle specialità ammesse dall'art. 1.

Tanto i Medici aiuti, quanto gli Specialisti debbono risiedere nelle sedi dell'Ufficio o dell'Ispettore distaccato cui sono addetti.

Art. 33.

I Medici di riparto sono assunti in seguito a concorso per titoli, il relativo avviso deve essere pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale.*

L'avviso indica, per ogni posto messo a concorso, i compensi che vi sono annessi, la residenza del medico ed il termine entro il quale gli aspiranti dovranno far pervenire al Capo dell'Ufficio sanitario competente, la relativa domanda in carta da bollo da L. 1,20 corredata dai titoli prescritti nell'avviso stesso, oltre tutti gli altri che crederanno di presentare.

Art. 34.

Per la designazione dei Medici di riparto ai sensi e per gli effetti dell'Art. 82 della legge 7 luglio 1907 N. 429, modificato dal R. Decreto 28 giugno 1912 N. 728, presso ogni sede di Compartimento, è istituita una Commissione composta dal Capo Compartimento, che la presiede, dal Capo dell'Ufficio sanitario nella cui giurisdizione il riparto è compreso, da due Consulenti dell'Amministrazione, designati per ogni concorso o gruppo di concorsi dal Direttore Generale, su proposta del Capo del Servizio Sanitario, e dal Medico provinciale della sede del Compartimento.

Fatta eccezione per il Capo Compartimento e per il Capo dell'Ufficio sanitario compartimentale, gli altri membri della Commissione hanno diritto per ciascuna riunione ad un compenso giornaliero di L. 20 — che viene loro corrisposto dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

Art. 35.

Spirato il termine fissato per la chiusura del concorso il Capo dell'Ufficio sanitario competente provoca dal Presidente la convocazione della Commissione. Questa, esaminate le domande presentate, i relativi titoli in rapporto alle funzioni che devono compiere i Medici di riparto ed assunte le opportune informazioni, emette il proprio parere motivato e forma la graduatoria senza puntazione dei tre concorrenti che riconosca più adatti al servizio ferroviario.

La Commissione terrà speciale conto, nella valutazione dei titoli, e nella formazione della graduatoria, di quelli fra i concorrenti che abbiano già prestato lodevoli servizi alla Ferrovia, e, per i riparti lungo le linee, di quelli tra i concorrenti che abbiano l'ufficio di medico condotto comunale della zona o del più lungo tratto di linea ferroviaria compreso nel riparto, sempre che la residenza o gli obblighi della condotta non siano di ostacolo ad un'azione pronta e regolare.

Art. 36.

Il parere e la graduatoria della Commissione sono inviati, entro il termine di 10 giorni al Capo del Servizio Sanitario, il quale, trovatili regolari, trasmette gli atti al Direttore Generale che procede alla nomina del Medico di riparto, scegliendolo fra i tre compresi nella graduatoria compilata dalla Commissione.

Quando non sia possibile formare la terna, il Direttore Generale ha facoltà di scegliere fra i compresi nella graduatoria, o di deliberare per il bando di un nuovo concorso.

Le deliberazioni del Direttore Generale sono definitive e non sono soggette a reclamo.

Art. 37.

La nomina è comunicata assieme al capitolato d'oneri dal Capo del Servizio Sanitario al Medico prescelto, il quale entro 10 giorni dalla ricevuta comunicazione dovrà restituire il capitolato munito della sua firma in segno di accettazione; dopo di che la nomina è comunicata al competente ufficio sanitario con la indicazione del giorno in cui il Medico deve assumere servizio.

Art. 38.

Il medico deve risiedere nella località fissata dall'Amministrazione; non può cambiare residenza senza autorizzazione del Capo Servizio, nè assentarsi per più di 24 ore, senza il permesso del suo superiore immediato, al quale dovrà dare subito avviso quando,

per giustificati motivi o per ragione di malattia, sia impedito di prestare servizio.

Nelle assenze derivanti da malattie debitamente accertate, sono conservati i compensi stabiliti nella lettera di nomina, fino al limite di tre mesi. Qualora la malattia si prolunghi oltre questo termine, ne sarà riferito al Direttore Generale, il quale può, secondo le circostanze, prolungare fino ad un anno la conservazione in tutto o in parte dei compensi.

Quando l'assenza per malattia si prolunghi per 12 mesi ininterrottamente, il Medico di riparto verrà sottoposto a visita collegiale, di cui il rapporto sarà trasmesso al Direttore Generale affinchè deliberi in via definitiva per l'ulteriore conservazione in servizio del Sanitario, senza compensi, o per la dispensa di cui al comma *b*) dell'art. 41.

Art. 39.

In caso di vacanza di un riparto medico a cui non possa essere provveduto coll'opera dei Medici dei riparti finitimi il Capo Servizio, previa autorizzazione del Direttore Generale, provvede con incarichi interinali per il tempo strettamente necessario.

Se la vacanza avvenga in luogo che sia sede di più riparti il Direttore Generale tenendo conto delle domande presentate dagli interessati per il tramite gerarchico al Capo del Servizio Sanitario, e su proposta motivata di questo, potrà disporre il passaggio di un Sanitario già in servizio, al riparto vacante.

Il Direttore Generale potrà anche, su richiesta dei medici interessati, confortata dal parere favorevole del Capo del Servizio Sanitario, disporre il trasferimento dei titolari da uno ad altro riparto, nella stessa sede.

Art. 40.

I Sanitari non inscritti a ruolo hanno diritto, in ogni anno, ad un congedo di 30 giorni che, a loro domanda, sarà accordato dal Capo dell'Ufficio da cui dipendono, quando non si oppongano gravi esigenze di servizio.

In casi speciali ed in seguito a motivata domanda, il Capo del Servizio Sanitario può accordare congedi straordinari per la durata massima di tre mesi in ciascun anno solare, purchè non importino aumento di spesa per l'Amministrazione ed altri tre mesi alla stessa condizione possono essere accordati dal Direttore Generale.

I Sanitari non inscritti a ruolo, i quali, scaduto il congedo loro accordato, non riprendano servizio, saranno d'ufficio ritenuti dimissionari.

Durante il congedo straordinario i Sanitari perdono l'assegno di cui fossero provvisti.

I Medici di riparto che siano richiamati sotto le armi o a prestare servizio colla Croce Rossa o destinati a qualche lazzaretto, o sorteggiati giurati, devono, agli effetti contabili, essere considerati in congedo straordinario per l'intero periodo di assenza: per i Medici di riparto sprovvisti di assegno, l'Amministrazione assumerà a suo carico le spese di supplenza previste dall'art. 54.

Qualunque Sanitario ausiliare che abbia ottenuto regolarmente congedo ordinario o straordinario, dovrà avvertire il suo superiore immediato del giorno in cui cessa di prestare servizio.

Art. 41.

Tutti i Sanitari non inscritti a ruolo possono, previo avviso di tre mesi, essere dispensati dal servizio:

a) per soppressione d'ufficio o riduzione di posti;

b) per motivi di salute;

c) per ragioni di età.

Quest'ultimo motivo si applica di regola ai Medici aiuti, ai Consulenti, agli Specialisti ed ai Medici di riparto quando abbiano raggiunto il 65° anno.

Art. 42.

I Sanitari non insritti a ruolo, che intendono rinunciare al servizio, devono dare per iscritto un preavviso di due mesi al Capo dell'Ufficio da cui dipendono. Sulla rinuncia provvede il Direttore Generale.

Art. 43.

I Sanitari non inscritti a ruolo possono essere sottoposti ai seguenti provvedimenti disciplinari:

a) censura;

b) sospensione dal servizio;

c) revoca dall'ufficio.

Art. 44.

Si fa luogo alla censura:

1° per lievi mancanze nell'adempimento del proprio ufficio;

2° per breve ingiustificata assenza dalla propria sede, che non abbia recato perturbamento al servizio.

Art. 45.

Si fa luogo alla sospensione:

1° In caso di recidiva, entro un anno, nelle mancanze indicate nell'articolo precedente;

2° Per mancata assistenza medica;

3° per abituale negligenza in servizio;

4° per contegno sconveniente verso i Superiori, o verso gli agenti ammalati o le persone di loro famiglia.

La sospensione non può avere durata superiore a tre mesi.

Art. 46.

Si fa luogo alla revoca:

1° nel caso di mancanze gravi, ed anche non gravi ma ripetute, che rendano il Sanitario incompatibile con le sue attribuzioni;

2° nel caso che per fatti anche estranei al servizio il Sanitario si renda immeritevole della fiducia necessaria per essere conservato nell'ufficio.

Art. 47.

Il Sanitario che sia implicato in fatti che possono dar luogo alla revoca, di cui all'articolo precedente può, a giudizio insindacabile di chi ne ha la facoltà, a termini dell'alinea seguente essere sospeso in via preventiva dal servizio.

La sospensione preventiva è disposta dal Capo Servizio Sanitario e, in casi di urgenza dal Capo dell'Ufficio Sanitario distaccato, il quale però ha l'obbligo di riferirne al Capo Servizio per la sanzione del provvedimento.

La sospensione preventiva dura, di regola, finchè sia cessata o risolta la causa che la motivò.

Art. 48.

Il Sanitario sospeso tanto in via preventiva quanto in via punitiva, deve restituire la carta di libera circolazione e perde, durante la sospensione, il diritto alle concessioni di viaggio per sè e per la famiglia ed all'eventuale assegno.

Cessata o risolta la causa che motivò la sospensione preventiva, il Direttore Generale giudica irrevocabilmente, a seconda delle circostanze, se ed in quale misura sia da corrispondere l'eventuale assegno trattenuto.

Art. 49.

La sensura è applicata dal Capo dell'Ufficio distaccato dal quale il Sanitario dipende.

La sospensione punitiva è inflitta dal Capo del Servizio previo accertamento dei fatti costituenti la mancanza.

La revoca è deliberata dal Direttore Generale previa inchiesta promossa dal Capo Servizio, da eseguirsi da una commissione composta di tre funzionari dell'Amministrazione di cui almeno uno appartenente al Servizio Sanitario.

I componenti la Commissione devono essere di grado non inferiore ad Ispettore e da essa sono esclusi i funzionari che abbiano colla prima denuncia provocato il procedimento disciplinare.

La Commissione compie, occorrendo, le indagini e le constatazioni necessarie per l'accertamento dei fatti costituenti le mancanze addebitate al Sanitario e le contesta all'incolpato per le sue giustificazioni e di tutto redige verbale.

Il risultato dell'inchiesta forma oggetto di apposita relazione nella quale sono riassunti i fatti esaminati, sono esposti su di essi gli apprezzamenti e le considerazioni concernenti tutte le speciali circostanze a vantaggio od aggravio dell'incolpato, e sono formulate le conclusioni intese a determinare, secondo i fatti accertati e il convincimento morale degli inquirenti, le eventuali responsabilità dell'incolpato.

Art. 50

Il Sanitario punito può ricorrere contro la punizione inflittagli, entro 30 giorni da quello in cui gli fu data partecipazione per iscritto del provvedimento relativo.

Il ricorso deve essere indirizzato per il tramite gerarchico al Capo del Servizio per le punizioni inflitte dal Capo dell'Ufficio dal quale il Sanitario dipende; al Direttore Generale negli altri casi.

Il ricorso non sospende l'esecuzione del provvedimento, anche se il Capo del Servizio od il Direttore Generale credano di far procedere ad ulteriori indagini.

CAPO IV.

(*Articolo 51 - 59*).

COMPENSI DEI MEDICI AIUTI, DEI CONSULENTI, DEGLI SPECIALISTI E DEI MEDICI DI RIPARTO.

Art. 51.

Ai Medici aiuti, ai Consulenti, agli Specialisti ed ai medici di riparto per l'opera da essi prestata, sono concessi dall'Amministrazione, oltre i biglietti ammessi per gli agenti ferroviari e le loro famiglie dall'Art. 83 della legge, i corrispettivi seguenti:

ai Medici aiuti una carta di libera circolazione valida per tutte le linee della circoscrizione alla quale sono addetti e per la linea che congiunge direttamente la propria sede con quella dell'Ufficio sanitario da cui dipendono, e col Servizio Centrale con l'aggiunta di 1000 km. a scelta del titolare. Può inoltre essere loro accordato un assegno annuo da L. 900 a L. 1500 da approvarsi dal Consiglio di Amministrazione;

ai Consulenti una carta di libera circolazione per l'intera rete;

agli Specialisti una carta di libera circolazione come quella dei medici aiuti. Agli Specialisti che rendono prestazioni con carattere di continuità può essere altresì accordato un compenso da stabilirsi dal Consiglio d'Amministrazione su proposta del Direttore Generale, nei limiti da L. 300 a L. 600 annue;

ai Medici di riparto:

a) una carta di libera circolazione valevole per il proprio riparto e per i riparti finitimi, coll'aggiunta, a loro scelta, di km. 350 se contano meno di 10 anni di servizio, di km. 425 se ne contano da 10 a 20, e di km. 500 se più di 20;

b) una retribuzione quando il riparto sia in zona di malaria, e quando nei luoghi salubri comprenda un numero di agenti superiore a cinquanta, o vi sia annesso l'obbligo della cura delle famiglie.

La carta di libera circolazione concessa ai Sanitari addetti alla Navigazione sarà, in più di quella degli altri Medici di riparto, valevole anche per la linea percorsa dai piroscafi dei quali hanno in cura il personale.

Art. 52.

La retribuzione di cui alla lettera *b*) del precedente articolo è stabilita in base al numero degli agenti e delle famiglie aventi diritto a cura, alle distanze da percorrersi ed allo stato di insalubrità delle linee.

Dove non vi sia l'obbligo della cura per le famiglie le guardabarriere sono considerate agli effetti della retribuzione come agenti.

Art. 53.

I riparti pei quali a sensi della lettera *b)* dello art. 51 compete retribuzione, sono distinti in tre categorie secondo che si trovano:

1° in linee salubri;

2° in grandi centri;

3° in zona di malaria.

In relazione a tali categorie e secondo le varie condizioni dei riparti, il Consiglio di Amministrazione su proposta del Direttore Generale stabilisce il compenso annuo da corrispondersi al Medico per ogni agente..

Detto compenso in quanto riflette gli agenti in zona di malaria sarà commisurato in relazione ai criteri stabiliti dal Capo VI delle disposizioni sulle competenze accessorie approvate con R. Decreto 22 luglio 1906, N. 417.

Per ogni famiglia avente diritto a cura è corrisposto inoltre un compenso eguale ad una volta e mezzo quello stabilito per ogni agente.

Il decimo di quanto spetta al Medico in ragione degli agenti e famiglie, verso cui ha obbligo di cura, moltiplicato per la metà della lunghezza chilometrica del riparto aumentata della intera distanza dalla sede del Medico alla stazione e dell'eventuale tratto che egli debba percorrere in ferrovia per raggiungere il suo riparto, determina il compenso per le distanze.

La somma di tali compensi forma la retribuzione.

Per i Medici dei riparti della 1ª categoria si tien conto delle distanze quando nel loro complesso sono superiori a quattro chilometri; per quelli dei riparti della 2ª categoria quando l'estensione del riparto fra i suoi punti estremi sia superiore a due chilometri.

Nella valutazione delle distanze oltre il limite minimo stabilito si considerano soltanto le eccedenze superiori a 500 metri, e si calcolano per un chilometro.

Nello stabilire la retribuzione complessiva si procede di 20 in 20 lire. La frazione di lire 20 si calcola per intero.

In caso di speciali e permanenti difficoltà di servizio, la retribuzione può dal Consiglio di Amministrazione su proposta del Direttore generale essere aumentata non oltre un terzo.

La retribuzione annua, calcolata come sopra, da corrispondersi al medico per ogni agente a cui non si estenda l'obbligo della cura a' sensi del paragrafo 1° dell'articolo 11 è ridotta della metà.

Nessun compenso spetta per le visite di accertamento e per la eventuale cura degli agenti indicati al paragrafo 2° del predetto articolo, salvo il rimborso delle spese di vettura.

Ai sanitari nominati per riparti esclusivamente chirurgici di cui all'art. 11 oltre alle concessioni di biglietti di viaggio fissate per gli altri medici di riparto potranno essere assegnati speciali corrispettivi da determinarsi di volta in volta dal Consiglio di Amministrazione.

Per la retribuzione i Medici di riparto che hanno la cura del personale navigante sono da considerarsi come quelli dei grandi centri, senza tener conto delle distanze.

Il compenso per il servizio di guardia medica è stabilito dal Consiglio di Amministrazione.

Art. 54.

Al medico incaricato, per qualsiasi motivo, della supplenza del titolare di altro riparto, se questa supera complessivamente nell'anno solare i 30 giorni, sarà corrisposto, per i giorni eccedenti, un compenso pari alla quota parte dell'assegno spettante al medico supplito, o, se questo non ha retribuzione, come se il riparto comprendesse 50 agenti.

Se le esigenze del servizio richiedono che un medico di riparto debba supplire contemporaneamente più di un collega, il computo delle giornate sarà fatto separatamnete per ogni supplenza.

Per le supplenze di cui al 2° comma dell'art. 23 non spetta al supplente alcun compenso, qualunque sia la durata della supplenza. Se invece trattasi di sostituire il medico del personale navigante, sarà corrisposto il compenso fino dal primo giorno della supplenza.

Saranno rimborsate al medico supplente le spese di vettura che dimostri di aver dovuto sostenere per il servizio del riparto supplito.

Art. 55.

Il compenso per i certificati relativi agli infortuni degli operai sul lavoro è dovuto ai sanitari non inscritti al ruolo, a norma di legge e di regolamento, sempre che d'accordo non si stabilisca al riguardo un compenso complessivo annuale.

I Sanitari suddetti sono tenuti a rilasciare, senza compenso, le copie di tali certificati richieste dai Servizi per ragioni amministrative.

Art. 56.

Le retribuzioni sono pagate a rate trimestrali posticipate se sono di importo superiore a L. 400; a rate semestrali posticipate quelle da L. 200 a L. 400, e alla fine dell'anno solare se sono inferiori a L. 200.

Il compenso per i certificati relativi agli infortuni sul lavoro, ai sanitari coi quali non siano intervenuti accordi, è pagato entro i primi tre mesi dell'anno solare successivo a quello in cui i certificati stessi furono emessi.

Art. 57.

Ai Sanitari non iscritti a ruolo che in eccezionali circostanze compiono prestazioni considerate a giudizio dell'Amministrazione di speciale importanza ed utilità per il servizio, potranno essere accordate gratificazioni nella misura che caso per caso sarà ritenuta congrua.

Art. 58.

Ai Medici aiuti, ai Consulenti, agli Specialisti che debbono portarsi fuori della loro sede per incarico dell'Amministrazione, verrà liquidata una indennità di trasferta in misura, per i Medici aiuti, pari a quella degli Ispettori, per i Consulenti, pari a quella dei Capi Servizio e per gli Specialisti pari a quella degli Ispettori Capi e secondo che saranno stabilite dal Direttore Generale.

Analogamente per i Medici di riparto, incaricati di mansioni non comprese nei loro capitolati e per le quali siano obbligati di assentarsi dal loro riparto, è corrisposta l'indennità di trasferta in misura pari a quella degli Ispettori e secondo norme da stabilirsi dal Direttore Generale.

Art. 59.

Ai Medici aiuti, ai Consulenti, agli Specialisti ed ai Medici di riparto i quali abbiano prestato servizio per non meno di 10 anni e ne siano stati dispensati per i motivi indicati nell'art. 41 è conservata la carta di libera circolazione per un periodo di anni pari alla metà di quelli in cui hanno prestato servizio.

Per lo stesso periodo di tempo avranno diritto ai biglietti ammessi dall'art. 83 della legge per gli agenti a riposo e loro famiglie.

CAPO V.

(*Articolo 60 - 64*).

DISPOSIZIONI DIVERSE E TRANSITORIE.

Art. 60.

Se si abbia fondato motivo di ritenere che i dati di fatto che servirono di base al computo della retribuzione abbiano subito variazioni per qualunque causa, potrà, sia ad iniziativa del Servizio, sia per domanda dell'interessato, farsi luogo alle necessarie constatazioni non prima dell'ultimo trimestre in cui scade il triennio dell'avvenuta nomina del Medico di riparto e le modificazioni nell'assegno avranno effetto col trimestre successivo a quello in cui fu eseguita la rettifica. Dalla data di applicazione della rettifica stessa decorrerà il nuovo triennio agli effetti di una eventuale ulteriore modificazione. Solo in via eccezionale e quando per effetto di nuovi ordinamenti o di modificazioni nella circoscrizione dei riparti avvenga un notevole spostamento, la rettifica, tanto in meno che in più, potrà aver luogo anche prima dello scadere del triennio.

Art. 61.

L'Amministrazione ferroviaria ha facoltà di modificare in qualunque tempo la circoscrizione dei riparti, anche se la modificazione importi aumento della circoscrizione senza che ne consegua diritto a retribuzione.

Nei casi in cui dalla modificazione risulti diminuita la retribuzione e non sia trascorso almeno un triennio dalla nomina del medico o dall'ultima rettifica, sarà mantenuta *ad personam* la differenza fino allo scadere del triennio.

Art. 62.

Tutti i Sanitari delle Ferrovie dello Stato non possono, quando non ne siano altrimenti obbligati da tassative disposizioni di legge, rilasciare in verun caso agli agenti ed alle loro famiglie, agli esonerati dal servizio, agli aspiranti ad impieghi ferroviari, certificati nè in originale nè in copia. Per qualsiasi ragione e in qualunque momento fossero consultati da persone che presentino lesioni o accusino malattie delle quali intendono far risalire la responsabilità all'Amministrazione ferroviaria, devono farne rapporto al loro Superiore diretto, senza esprimere il proprio parere all'interessato.

Art. 63.

I Sanitari, non contemplati per funzioni o per sede dalle disposizioni del presente egolamento o che, in relazione alle funzioni loro affidate, hanno retribuzioni superiori a quelle stabilite dal Regolamento stesso, saranno mantenuti in servizio conservando *ad personam* i titoli e i compensi attuali sino al verificarsi delle condizioni di cui alle lettere *b*) e *c*) dell'art. 41 e dopo avranno il trattamento previsto dall'art. 59.

I medici di riparto attualmente soggetti alla riduzione di [illegible] della retribuzione per la separazione del servizio medico da quello chirurgico, continueranno a percepire la retribuzione ridotta in

tale misura fino a che permanga in servizio l'attuale chirurgo il quale a sua volta conserva la retribuzione di cui è provvisto.

Art. 64.

Il presente regolamento, che abroga quello approvato con Decreto Ministeriale del 20 giugno 1909, andrà in vigore col 1° gennaio 1914. E' fatta eccezione per le modificazioni che riguardano la concessione delle carte di libera circolazione, le quali andranno in vigore col 1° aprile 1914.

Ordine di Servizio N. 35. (M. e C.).

Estensione di servizio merci nella stazione di Contea Londa.

(Vedi Ordine di Servizio N. 168-1913).

La stazione di Contea Londa della linea Borgo S. Lorenzo-Pontassieve, attualmente ammessa al servizio dei viaggiatori, bagagli, cani, delle merci a grande velocità, per le spedizioni senza limite di peso ma costituite di colli non eccedenti ciascuno i chilogrammi 100, e delle merci a piccola velocità accelerata, escluso il bestiame, dal giorno 1° febbraio 1914 viene abilitata anche ai trasporti tanto in arrivo quanto in partenza a piccola velocità ordinaria, in servizio interno e cumulativo italiano, delle merci delle ultime tre classi a carro completo, con obbligo alle parti di provvedere direttamente al carico ed allo scarico.

In conseguenza di quanto sopra, nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio (parte seconda) », a pag. 19, di fronte al nome di Contea Londa, l'indicazione LA dovrà venire sostituita con LO, e nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1908) », a pag. 34, di fronte al nome della suddetta stazione, nella finca 10, si dovrà esporre la lettera C col richiamo (8), riportando in calce alla pagina stessa la seguente annotazione:

(8) Limitatamente ai trasporti a carro completo delle merci delle ultime tre classi, con obbligo alle parti di eseguire il carico e lo scarico.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 36. (C.).

Spedizioni a G. e P. V. di effetti usati destinati in Russia.

Le Ferrovie Austriache dello Stato hanno notificato che, per le spedizioni a grande od a piccola velocità di effetti di viaggio usati carteggiate per stazioni russe sprovviste di uffici doganali, è necessario che alla stazione del confine russo i mittenti assistano personalmente allo sdoganamento o, quanto meno, che incarichino di tale operazione l'agenzia doganale ferroviaria di confine, inviando a questa il loro passaporto.

In caso diverso i trasporti rimangono giacenti nelle dette stazioni di confine e, trascorso un anno, la dogana russa procede senz'altro alla loro confisca.

Pertanto, si invitano le stazioni a far presente ai mittenti dei trasporti di cui si tratta, nel loro interesse, di dichiarare sempre tanto sulla lettera di vettura, quanto sul tagliando in più della medesima, che deve servire in luogo e vece della dichiarazione per le dogane (vedi nota in calce alla pag. 21 del regolamento per il servizio doganale sulle ferrovie), che, o assisteranno personalmente nella stazione del confine russo allo sdoganamento, oppure incaricheranno dell'operazione stessa l'agenzia doganale ferroviaria di confine, inviandole direttamente il loro passaporto.

Resta bene inteso che qualora i mittenti omettessero tali dichiarazioni, o le facessero in modo incompleto od inesatto, la responsabilità per le conseguenze relative incomberà esclusivamente agli stessi, in base all'art. 10 della convenzione internazionale di Berna.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 37. (C.).

Tariffe internazionali. Parte II B. - Fascicolo 1°. - Elenco delle stazioni italiane.

(Vedi Ordine di Servizio N. 411-1913).

Col 15 febbraio 1914 la stazione di Revere scalo verrà ammessa al servizio diretto italo-francese con la P. L. M. ed a quello oltre la P. L. M.

In conseguenza di che, nell'elenco delle stazioni italiane e loro distanze dai transiti di confine (Edizione 1° settembre 1913) dovrà introdursi la seguente aggiunta:

Pag. 142	Revere Scalo	23	11	440	428	335	—	244

Con decorrenza dal 1° febbraio 1914, dovrà poi essere depennato, dalle pagine 138-139, il nome di « Pravisdomini » e le relative indicazioni.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 38. (P.).

Commissioni consultive centrale e compartimentali per le case economiche dei ferrovieri.

(Vedi Ordini di Servizio N. 392-1913 e 22-1914).

Il Consiglio d'Amministrazione, nell'adunanza dell'8 gennaio 1914, ha dispensato l'Ispettore Principale sig. Ferruccio *Marconcini,* dalla carica di membro della Commissione consultiva com-

partimentale di Ancona, per la costruzione di case economiche per i ferrovieri, sostituendolo col sig. *Leitenitz* avv. Arturo, Ispettore Principale, dirigente l'ufficio legale compartimentale di Ancona.

Ordine di Servizio N. 39. (M. V.).

Custodia dei veicoli nelle stazioni.

Ad evitare che i veicoli giacenti nelle stazioni continuino ad essere oggetto di manomissioni e di danneggiamenti e servano di ricovero al personale e ad estranei, oltre a quanto è prescritto dagli Ordini di Servizio 181-1908 e 70-1911, i dirigenti il movimento devono eseguire frequenti visite di sorpresa, specialmente di notte e nelle stazioni nelle quali sostano carrozze da viaggiatori.

Gli agenti addetti alla custodia dei veicoli devono essere muniti di apposito libretto tascabile, sul quale i dirigenti il movimento, una volta almeno durante il proprio turno giornaliero di servizio, devono far risultare le irregolarità riscontrate o segnare l'annotazione « Eseguita visita con risultato regolare », nonchè apporre la propria firma ed indicare l'ora della verifica eseguita.

Il titolare della stazione è tenuto ad accertarsi dell'osservanza delle presenti disposizioni, sia col praticare egli stesso le visite, sia coll'esame dei libretti, e riferire sulle irregolarità riscontrate a scanso di condividere la responsabilità delle trasgressioni.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 7, 11, 41, 42, 44, 45 *ed ai Controllori del materiale.*

Circolare N. 8. (P.).

Punti di merito.

(Vedi Ordine Generale N. 9-1911).

Per una conveniente graduazione della disponibilità di punti che hanno i superiori incaricati di emettere il giudizio di merito sul dipendente personale, il Consiglio di Amministrazione, a parziale modifica delle disposizioni contenute nell'Ordine Generale N. 9-1911 e nella Circolare P. 439/72200 del 25 maggio 1913, ha deliberato, in seduta del 14 gennaio 1914, che il quantitativo dei punti di merito da lasciare a disposizione dei Superiori incaricati di assegnarli sia fissato, *subordinatamente alla condizione indicata in appresso*, nella seguente misura:

per	un agente		punti	10
»	due.	agenti	»	19
»	tre	»	»	28
»	quattro . . .	»	»	36
»	cinque. . . .	»	»	44
»	sei	»	»	52
»	sette	»	»	59
»	otto	»	»	67
»	nove	»	»	75
»	dieci	»	»	82
»	undici. . . .	»	»	90
»	dodici. . . .	»	»	97
»	tredici. . . .	»	»	105
»	quattordici e più	»	»	8 × numero agenti:

La concessione dei punti suindicati per ciascuno dei gruppi di agenti da 1 a 13 (in quanto si ecceda il prodotto di 8 moltiplicato per il numero degli agenti) deve essere subordinata al benestare (*scritto*) del Superiore incaricato di ricevere gli eventuali reclami circa i punti di merito.

Sarà perciò compito di tali Superiori di invigilare che i Superiori in sottordine non usino della facoltà di disporre di più di 8 punti per agente senza la loro preventiva autorizzazione scritta.

Resta ferma la eccezione sancita nell'Ordine Generale N. 9-1911, secondo la quale è lasciato a disposizione dei Superiori che debbono giudicare agenti che a loro volta sono incaricati di assegnare punti di merito, un quantitativo di punti pari al massimo di 10 per ciascun agente sul quale il giudizio di merito deve essere espresso.

La presente disposizione ha vigore dal 1° gennaio 1914, dalla qual data *deve considerarsi abrogata* la eccezione prevista dalla Circolare N. P. 439/72200 del 25 maggio 1913 per quanto riguarda i Superiori aventi alla dipendenza un numero di agenti pari a 2 od a 3.

Circolare N. 9. (M.).

Bollettino di scorta ai carri vuoti di altre Ferrovie nazionali ed estere.

A datare dal 15 febbraio 1914 ogni bollettino M. 130 *a* non dovrà servire che per l'accompagnamento di *un solo* carro vuoto di altre Ferrovie nazionali od estere.

La stazione che restituisce un carro vuoto alla ferrovia proprietaria deve compilare detto bollettino esponendovi in inchiostro tutte le indicazioni richieste dallo stampato ed applicandovi il timbro composto nell'apposito spazio.

La stazione destinataria ritirerà e trasmetterà sollecitamente il bollettino al Servizio del Movimento (Ufficio del Materiale mobile) a Roma, dopo avervi applicato il proprio bollo composto.

Analogamente si regolerà la stazione che, per motivi estranei al servizio del movimento, dovesse togliere dalla circolazione uno di detti carri, curando che il bollettino venga accompagnato da un

listino sul quale esporrà, in succinto, il motivo giustificante l'interruzione del viaggio.

Le stazioni di transito ed i Capi conduttori dovranno applicare, nelle apposite caselle, i timbri composti.

Nella compilazione del bollettino, le stazioni dovranno attenersi alle istruzioni ed avvertenze stampate a tergo del medesimo e tener presente che le scritturazioni, specialmente quelle riguardanti i numeri e le marche della ferrovia proprietaria del carro, devono essere fatte in modo chiaro ed esatto.

In relazione a quanto sopra, l'attuale mod. M-130 *a* verrà opportunamente modificato; ma fino ad esaurimento delle scorte, dovranno essere utilizzati quelli esistenti, avvertendo che ognuno di essi non potrà servire che per un solo carro.

Con l'attuazione delle presenti disposizioni rimangono abrogate quelle contenute nella Circolare N. 33-1906 (VII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 11, 19, 20, 21, *ai Controllori del Materiale ed al personale delle stazioni adibito alla compilazione dei documenti di scorta ai treni.*

Circolare N. 10. (C.).

Trasporti di spiriti e di bevande alcooliche.

Contrariamente a quanto è prescritto dall'art. 222 del Regolamento per il servizio doganale sulle Ferrovie, non poche stazioni, nei casi di rifiuto di spedizioni di liquori e spiriti in genere, provvedono al ritorno dei trasporti al luogo di partenza, senza prima curarsi di ottenere dai competenti uffici la necessaria autorizzazione e, quando del caso, la proroga di validità delle relative bollette di legittimazione.

Si richiamano pertanto le stazioni alla rigorosa osservanza del citato articolo, raccomandando di accertare, all'atto dell'arrivo delle spedizioni in parola, la data precisa in cui scadono le bollette di legittimazione e, ove questa sia prossima, provvedere di urgenza per le proroghe che si presentassero opportune ed, all'occorrenza, anche per l'autorizzazione a restituire la merce al luogo di partenza, rivolgendosi ad uno degli uffici enumerati all'articolo 219 del nominato regolamento.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 9, 15, 18, 21 *e* 22.

Circolare N. 11. (C.).

Provvedimenti per impedire la diffusione della fillossera.

(Vedi Ordine di Servizio N. 96-1913).

A seguito delle comunicazioni fatte con Circolare num. 96 del 1913, si riporta qui appresso l'elenco dei Comuni dichiarati successivamente fillosserati o sospetti d'infezione fillosserica.

PIEMONTE.

Provincia di Alessandria.

Circondario di Casal Monferrato: Casorzo.

LOMBARDIA.

Provincia di Mantova.

Circondario di Mantova: * Bagnolo S. Vito.

Provincia di Bergamo.

Circondario di Bergamo: Brumano-Lenna-Piazzo Basso-Poscante-Stabello.

Circondario di Clusone: Barzizza-Fiorano al Serio-Oltressenda Alta-Oltressenda Bassa-Piario-Premolo-Songavazzo-Rogno.

EMILIA.

Provincia di Piacenza.

Circondario di Fiorenzuola d'Arda: Carpaneto.

TOSCANA.

Provincia di Lucca.

Circondario di Lucca: Altopascio.

PUGLIE.

Provincia di Lecce.

Circondario di Lecce: Melendugno.

Circondario di Brindisi: Erchie-Oria-Torre Santa Susanna-S. Vito de' Normanni.

Circondario di Gallipoli: Presicce-Parabita.

CALABRIA.

Provincia di Cosenza.

Circondario di Castrovillari: * Amendolara-Acquaformosa.

Circondario di Rossano: * Longobucco.

Circondario di Paola: Verbicaro-Belvedere Marittimo-Sangineto.

Provincia di Reggio Calabria.

Circondario di Gerace Marina: * Sant'Agata di Bianco-Monasterace.

Provincia di Catanzaro.

Circondario di Catanzaro: Montauro-Guardavalle-Taverna.
Circondario di Cotrone: Petronà.
Circondario di Monteleone Calabro: Filogaso.
Circondario di Nicastro: San Mango d'Aquino.

N. B. - I Comuni con asterisco sono sospetti.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 9, 15 *e* 22.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 13R (C.).

Gara nazionale di vini fini da bottiglia in Cuneo.

Per i viaggi degli espositori e giurati, partecipanti alla gara sovraindicata, è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli agli espositori e giurati che in uno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata tra Golfo Aranci e Civitavecchia.

Gli espositori e giurati saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata e *Ritorno*: dal 28 gennaio al 5 marzo 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alla Circolare N. 100R-1913.

N. B. - Le disposizioni di cui la presente Circolare furono già impartite alle stazioni ed agenzie dalle rispettive Divisioni di Movimento.

Circolare N. 14R (C.).

XI Esposizione internazionale d'arte della città di Venezia.

Nella circostanza della Esposizione sovraindicata è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli agli espositori e giurati che nell'andata o nel ritorno od in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, non che per la traversata tra Golfo Aranci e Civitavecchia.

Gli espositori e giurati saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI E GIURATI.

Andata e Ritorno: dal 1° marzo al 30 novembre 1914.

SPEDIZIONI DEGLI OGGETTI D'ARTE.

Andata: dal 10 febbraio al 15 maggio 1914.

Ritorno: dal 1° novembre al 31 dicembre 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione ai viaggi degli espositori e giurati valgono le norme di cui alla Circolare N. 100R-1913.

Il Direttore generale
R. BIANCHI.

Roma, 1914 — Tip. Editrice Nazionale — C. 80.

SENTENZE

Indennità di malaria. - Zone malariche. - Elenco dell'Amministrazione delle Ferrovie. - Elenco del Governo. - Finalità diverse.

Il deviatore FANI DOMENICO, *addetto alla stazione di Ardore, citò la nostra amministrazione davanti quel Pretore perchè venisse riconosciuto il suo diritto alla indennità di malaria, per essere la stazione di Ardore compresa nella zona dichiarata malarica da decreto reale (emesso in conformità delle leggi* 2 *novembre* 1911 *n.* 460 *e* 19 *maggio* 1904 *n.* 209 *e del Regolamento* 28 *febbraio* 1907 *n.* 61) *e riportato nell'Ordine di Servizio n.* 347 *del* 1908.

Il Pretore di Ardore accolse la domnda del Fani e condannò l'Amministrazione a pagargli l'indennità relativa, ma tale sentenza venne riformata dal Tribunale di Genova con decisione 25 *giugno* 1912 *e per le seguenti considerazioni:*

« Il diritto alla indennità di malaria deriva ai ferrovieri dalle disposizioni contenute nel regolamento sul personale (R. D. 22 *luglio* 1906 *n.* 417) *e precisamente dagli art.* 131 *al* 141 *delle competenze accessorie; e dove allo art.* 131 *è specificato che tale indennità spetta a coloro che prestano servizio in località indicate come malariche in apposito elenco, e divise (per il successivo art.* 133) *in tre zone in ordine decrescente d'intensità della malaria; ed in conformità di tale disposizione la D. G. delle Ferrovie emanò l'O. G. di servizio n.* 4 *del* 1907, *contenente la prima classificazione delle linee in malaria da valere per la corresponsione della indennità, ed in tale elenco la stazione di Ardore non è compresa; pertanto agli agenti in essa residenti non spetta per ciò solo l'indennità. — Ed è vano invocare tale diritto dal fatto di essere la stazione di Ardore compresa nello elenco annesso all'Ordine di servizio*

n. 347 del 1908 perchè tale Ordine di servizio non è in relazione agli art. 131 e 133 delle C. A.; esso venne emanato non dall'Amministrazione ferroviaria ma dal Servizio Sanitario per agevolare (ivi è detto allo art. 1) l'adempimento degli obblighi derivanti all'Amministrazione ferroviaria dalla legge 2 novembre 1901 n. 460 e 19 maggio 1904 n. 209 e dal Regolamento 28 novembre 1907 n. 61 contenenti le disposizioni per diminuire le cause della malaria » Ed era logico che mirandosi a tale scopo si sia potuto largheggiare nella enumerazione delle zone malariche, non così quando, come conseguenza di tale designazione, l'Amministrazione ha dovuto assegnare una indennità.

Quindi l'elenco delle zone malariche contenuto nell'Ordine di servizio n. 347 del 1908 non è una modificazione un ampliamento dell'O. G. di Serv. del 1907 n. 4.

FATTO.

Con citazione del 17 agosto 1911 Jani Domenico, deviatore ferroviario residente alla stazione di Ardore, convenne avanti il Pretore di quel Mandamento l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato rappresentata dal Capo stazione di Ardore stesso per il pagamento di lire 189 dovutegli per indennità di malaria a lui spettanti dal 28 novembre 1908 al 1° agosto 1911 in ragione di lire 72 all'anno cioè lire 9,00 per ognuno dei 4 mesi estivi e 4,50 per ognuno degli altri 8 mesi, oltre le spese di giudizio.

All'udienza del 21 ottobre 1911 comparvero il Jani e l'Avvocato Eusebio Brancatisano, quale delegato e rappresentante l'Amministrazione delle Ferrovie, e questi dedusse la nullità della citazione per essere stato citato quale rappresentante l'Amministrazione stessa, il capo stazione di Ardore, mentre a tenore delle leggi e regolamenti vigenti, il capo stazione può rappresentare solo per le controversie depurolenti dal contratto di trasporto. In esito poi dedusse non essere dovuto al Jani la chiesta indennità.

Il pretore con sentenza 1-4 novembre 1911 rigettando le eccezioni dell'Amministrazione delle Ferrovie, condannò questa al pagamento delle dette lire 189 e alle spese del giudizio, in lire 22,48 oltre lire 30 per onorario di difesa.

Contro tale sentenza produsse appello con atto 9 novembre 1911 l'Ing. Riccardo Bianchi, Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato, quale rappresentante di queste chiedendo che riformandosi la sentenza del Pretore per le stesse ragioni svolte in 1ª sede si annullasse o la citazione e conseguentemente tutti gli atti del giudizio, 2° subordinatamente si rigettasse la domanda, 3° Si condannasse l'Iani alle spese del giudizio.

La causa si discusse all'udienza del 4 giugno corrente, nella quale i procuratori delle parti presero le conclusioni sopra trascritte.

IN DIRITTO.

Osserva il Tribunale che l'art. 138 cap. 2 del c. p. c. dice che la citazione è notificata per le amministrazioni dello Stato, a chi rappresenta nel luogo in cui risiede l'autorità giudiziaria davanti cui è portata la causa, osservate le norme stabilite dal regolamento. Tale regolamento è il regolamento giuridico del 14 dicembre 1865 n. 2641 il quale all'art. 185 dispone:

« Gli ufficiali e agenti ai quali a mente del capoverso 2° dell'articolo 138 c. p. devono notificarsi le citazioni dirette contro le Amministrazioni dello Stato, sono designati in apposito decreto reale ». E furono designati col R. Decreto del 25 giugno 1865 numero 8361, però l'art. 185 fu modificato dall'art. 8 del R. Decreto 16 gennaio 1876 tenore seguente:

« Le citazioni nelle controversie civili interessanti le Amministrazioni dello Stato si fanno in nome delle persone e alle persone dei capi di Ufficio che le rappresentano come parti in causa nel luogo dove risiede l'autorità giudiziaria davanti a cui è iniziata o si vuole iniziare la lite ».

Il concetto che si ricava da queste disposizioni è che la notificazione a un'amministrazione dello Stato debba farsi al Capo di Ufficio del luogo ove si vuole iniziare la lite, ma perchè il capo di tale ufficio abbia la rappresentanza dell'Amministrazione stessa per quell'affare intorno a cui sorge la controversia.

Che se un ufficio di Amministrazione dello Stato, vi sia, ma il capo di esso non abbia la rappresentanza dell'Amministrazione deve citarsi il capo dell'Ufficio più vicino che possa rappresentarlo.

Così ad esempio, il sotto prefetto è capo di un ufficio dell'Amministrazione dello Stato ma non ha la rappresentanza di questo in giudizio, e quindi non lui, ma il Prefetto, deve citarsi da chi in un capoluogo di circondario voglia intentare un giudizio contro il Ministero degli affari interni.

L'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ha avuto il suo ordinamento dalla legge 7 luglio 1907 n. 429 la quale la costituisce in amministrazione autonoma cioè indipendente da altre Amministrazioni con organi propri, pur restando sempre Amministrazione dello Stato. E tale legge all'art. 10 lettera *G* dice: « Spetta al Direttore Generale rappresentare l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a tutti gli effetti giuridici verso i terzi, salvo la disposizione dell'art. 12 n. 1 e dell'art. 872 del codice di commercio.

Tale art. 872 in armonia con l'art. 137 delle Tariffe e condizioni per i trasporti ferroviari stabilisce che le azioni derivanti dal contratto di trasporto per ferrovia possono proporsi dinanzi all'autorità giudiziaria del luogo in cui trovasi la stazione di partenza e quella di arrivo.

Quindi si vede chiaro da queste disposizioni che il Capo Stazione che ha la rappresentazna dello Stato solo nei giudizi concernenti il contratto di trasporto, e che se altra controversia si agiti, la rappresentanza dell'Amministrazione delle ferrovie spetta al Direttore generale, salvo, il disposto dell'art. 1 n. 1 della detta legge organica intorno alla rappresentanza della direzione compartimentale.

Che se la rappresentanza dell'Aministrazione delle ferrovie fosse presso il capo stazione così estesa come la vuole l'appellato Jani, non si saprebbe più in che consisterebbe la rappresentanza del Direttore Generale. E la causa presente è una causa tipica fra quelle in cui necessita che l'Amministarazione delle Ferrovie non sia rappresentata da un ufficio locale, ma da un ufficio di Direzione generale, poichè riguarda un rapporto giuridico che, se esistente dovrebbe derivare da deposizioni di competenza dell'organo centrale dell'Amministrazione stessa (*classificazione delle località ritenute malariche*). Osserva che per queste ragioni, non essendo

dall'Jani citato chi poteva rappresentare nella causa l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, la citazione sarebbe nulla, ai sensi degli art. 138 cap. 2° e 11, 5 n. 3 cod. Proc. Civ. Però tale nullità fu sanata dalla comparizione avanti la pretura dell'Amministrazione stessa per mezzo dell'Avv. Brancatisano delegato dell'Ufficio Legale del compartimento di Napoli in forza dell'art. 16 delle norme per il servizio legale approvato con R. D. 10 maggio 1908 n. 280 allo stesso modo che è stato delegato in appresso l'avvocato Murdaca pur essendo stato il gravame prodotto dal Direttore Generale.

Il difetto della citazione, consistente nella vacatio di una persona fisica diversa da quella che possa rappresentare la persona giuridica contro cui si affaccia la pretesa, è un difetto di notificazione che impedisce ad uno dei soggetti del rapporto processuale di comparire regolarmente ed assumere validamente tutte le conseguenze del rapporto stesso ma non inficia l'essenza e la validità della vocatia stessa, poichè la parte chiamata in contesa è sempre quella tale persona giuridica, in altri termini esiste la parte in giudizio ma manca chi abbia la capacità di stare in rappresentanza di essa.

Per vero quando il difetto cennato esiste nella citazione tre ipotesi si possono verificare: o comparisce la persona fisica malamente citata come rappresentante dell'ente convenuto ed accetta il contradittorio senza altro e allora il rapporto processuale che verrà a svolgersi sarà nulla inesistente, nei riguardi dell'ente, appunto perchè svoltosi in contraddittorio di chi non poteva questo rappresentare; o comparisce la detta persona fisica ed eccepire la nullità della citazione e questa deve annullarsi; o comparisce quantunque non notificata la persona fisica che legalmente può rappresentare l'ente, e allora nulla manca alla regolare costituzione del rapporto processule riguarda ai soggetti di esso, poichè l'ente convenuto è parte di giudizio (in quanto contro di esso si dirige la pretesa contenuta nella citazione) ed è anche legalmente rappresentato il convenuto, cioè viene ad avere così la capacità di stare in giudizio cioè l'attitudine all'esercizio legale della predetta capacità mediante il suo legittimo rappresentante.

Nessun danno, dunque derivando al convenuto dal difetto della citazione nella terza delle ipotesi sopra prospettate (che è quella verificatosi appunto nella fattispecie) il difetto stesso resta sanato.

Questa è *l'interpretazione che deve darsi all'art.* 190 *parte* 1ª *del cod. di P. C.* sia per la ragione a cui il nostro legislatore ha voluto informare il sistema della nullità della citazione e cioè che esse non esistono se non quando effettivamente abbiano impedito alle parti di comparire e difendersi, e sia per quanto risulta dalla storia dell'art. 190, quale si ricava dai verbali 20 e 21 dei lavori della commissione di coordinamento del 16 e 17 maggio 1865. Si rileva da questi che alcuni commissari volevano distinguere nullità che potessero essere sonate e che perciò si era proposto questa formola « La nullità degli atti di citazione per difetto della formalità diretta alla certezza della notificazione e della persona da citarsi sono sanate dalla comparizione del citato » ma perciò nella redazione definitiva dell'art. 190 si adattò una formola molto più lata senza più distinguere nullità da anullità e facendo salvo soltanto i diritti quesiti anteriormente alla comparizione (diritti che nella fatti specie mancano) giacchè chi comparisce regolarmente si mette in grado di difendersi e al bisogno di preparare la propria difesa ovvero ad altre plausibili ragioni di tutela dei propri diritti può farsi provvedere dal magistrato con opportune disposizioni di carattere ordinatorio. Venendo ora alla discussione del merito, osserva il Tribunale che il diritto di percepire l'indennità di malaria deriva ai ferrovieri residenti nelle località malariche dell'art. 131 delle disposizioni sulle competenze accessorie contenute nel regolamento del personale approvato con R. D. 22 luglio 1906 n. 417.

Tale art. dice che l'elenco delle località malariche si sarebbe dovuto formare dall'Amm. delle ferrovie, e l'art. 133 dispone: « le località malariche della rete per le quali l'Amm. corrisponde ai suoi agenti l'indennità, sono classificate in tre zone per ordine decrescente d'intensità della malaria. All'attuazione del presente regolamento l'Amm. pubblicherà una prima classificazione delle linee in malaria per le quali la concessione dell'indennità si vuole provvisoriamente mantenuta con o senza variazione nell'assegnazione della zona. In seguito il Direttore Generale, tenendo per base i dati sanitari relativi a ciascuna località, pubblicherà la classifi-

cazione definitiva, la quale potrà poi essere da lui comunque variata quando mutino le condizioni sanitarie dei luoghi ».

« In quest'ultimo caso sono corrisposte agli agenti le indennità dovute a norma della nuova classificazione da quando essa è stabilita ».

In base a questa disposizione il consiglio di amministrazione delle ferrovie nell'ordinanza dell'11 gennaio 1907 approvò l'Ordine Generale di servizio N. 4 emanato il 19 gennaio 1907 dalla Direzione Generale e pubblicata nel Bollettino. Tale Ordine Generale contiene nello allegato A « la prima classificazione delle linee in malaria da valere provvisoriamente per la corresponsione delle indennità stabilite dal capo VI delle disposizioni sulle competenze accessorie del personale » e in questo elenco la stazione di Ardore non si trova, quantunque vi si comprendono stazioni limitrofe.

A tale ordine generale furono aggiunte in data 7 novembre 1907 e 2 luglio 1906 due appendici ma nemmeno in queste si trova menzionata la stazione di Ardore.

Non consta al Tribunale, nè viene dimostrato dalle parti, e altri elenchi vi siano e quindi, poichè nei suddetti non è compresa la stazione di Ardore, non tocca indennità di malaria agli agenti che in essa risiedono o prestano servizio.

Senonchè l'Jani sostiene che il diritto all'indennità a lui deriva: 1° dall'Ordine di Servizio N. 347 pubblicato col N. 48 del Bollettino Ufficiale delle Ferrovie del 28 novembre 1908 al quale Ordine è allegato l'« Elenco delle linee e dei tratti di linea in zona dichiarate malariche agli effetti delle disposizioni di legge con decreti reali pubblicato a tutto il mese di ottobre; 2° da uguale elenco allegato all'ordine di servizio N. 353 del 1911, nel quale pure è compresa la stazione di Ardore; 3° dall'orario di servizio della stazione di Ardore del 1° giugno 1911 nel quale è detto che questa trovasi in zona malarica di 2ª classe (orario esibito in copia con marca da bollo compensativa della tassa di registro.

Ma come bene osserva la difesa delle Ferrovie, da tadi documenti non sorge nei ferrovieri della stazione di Ardore il diritto a percepire le indennità di malaria, perchè il contenuto di essi non è in relazione cogli art. 131 e 133 delle disposizioni sulle competenze accessorie del personale e gli elenchi emanano dall'Amministra-

zione ferroviaria solo competente ad enumerarli per la facoltà concessale dei citati articoli.

I due elenchi suddetti furono compilati dal servizio sanitario « per agevolare (come è detto nell'art. 1) l'adempimento degli obblighi derivanti dall'Amministrazione ferroviaria della legge 2 novembre 1901 n. 460 e 19 maggio 1904 n. 209 e del regolamento 28 febraiob 1907 n. 61 contenenti le disposizioni per diminuire le cause della malaria » e cioè allo scopo di fare il censimento per la malaria giusta l'intestazione dell'Ordine di Servizio.

I detti elenchi non promanano dall'Amministrazione ferroviaria, ma si riassumono in un solo i diversi elenchi contenuti nei decreti reali emanati in base alle dette leggi che mirano a combattere la malaria con la distribuzione dei chinacei e l'applicazione delle reticelle metalliche.

Chi capisce come tale scopo sia potuto largheggiare nella enumerazione delle zone malariche (non divise in classe nei detti elenchi; mentre devono essere in quelli compilati allo scopo dell'assegnazione della indennità in disputa). Invece, quando si trattò di assegnare queste bisognò seguire un criterio di rigorosa giustizia altrimenti l'Amministrazione ferroviaria si sarebbe opposta ad una spesa rilevante e ingiusta.

È inesattissimo quindi quel che afferma il Pretore che gli elenchi citati siano un seguito o una modificazione dell'elenco allegato all'Ordine Generale n. 1 pubblicato il 19 gennaio 1907.

Nemmeno prova alcunchè in favore dello Jani l'orario di servizio della stazione di Ardore.

Un tale orario emana dall'Ispettore di riparto e dal capo divisione del Movimento e traffico almeno è formato da essi soltanto e dal capo stazione. Questi funzionari non erano certo competenti a compilare gli elenchi di cui parla l'art. 133 delle disposizioni sulle competenze accessorie e quindi potevano solo riportare due altri elenchi la classifica della stazione di Ardore in zona malarica di 2ª classe. Ora se l'orario suddetto ha creduto di riportare tale classifica degli ordini al servizio prodotto dal Jani, si deve osservare come si è detto, che questi non hanno valore nella presente controversia, ne del resto si sa dove si sarebbe pescata la collocazione di Ardore in zona malarica di 28ª classe, se poi ha creduto di desu-

merlo dall'elenco prodotto dall'Amministrazione, ha emesso una inesattezza perchè in questo Ardore non è compreso.

Per tutte queste ragioni, adunque la sentenza del Pretore deve rifermarsi e la domanda dello Jani deve rigettarsi con la condanna di lui alle spese del doppio giudizio.

Per tali motivi il Tribunale, intesi i procuratori delle parti, accoglie l'appello prodotto dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato con atto 9 novembre 1911 contro la sentenza del Pretore di Ardore in data 1-4 novembre 1911 *riforma quella e rigetta la domanda spiegata da Jani Domenico contro l'Amministrazione stessa con citazione 17 agosto* 1911.

Condanna il Jani alle spese del giudizio e compenso di avvocato da liquidarsi dal giudice estensore della presente.

Così deciso in camera di Consiglio del Tribunale di Gerace dai suddetti Sigg. Burza cav. Gregorio, Presidente, De Marinis Ottavio, giudice, e Rende Domenico, giudice estensore oggi 25 giugno 1912.

Azione per liquidazione di pensione eccezionale. - Competenza della Corte dei Conti. - Interpretazione dell'art. 47 T. U. approvato col R. D. 22 aprile 1909 N. 225.

Le leggi di competenza si impossessano, al momento della loro emanazione, delle controversie pendenti e ne regolano la giurisdizione. — Conseguentemente la deroga a questo principio contenuta nell'art. 47 del T. U. delle Leggi sulle pensioni del personale ferroviario, approvato col R. D. 22 aprile 1909 N. 225 deve essere interpretata restrittivamente considerandosi come " controversie litigiose" di cui è ivi parola, lasciate alla competenza del Magistrato ordinario soltanto quelle che abbiano già in atto una procedura pendente relativa ad un'azione esercitata in giudizio, con lassoluta esclusione di quelle, la cui procedura siasi già esaurita o perenta o per le quali la condizione di esperibilità dell'azione fosse subordinata al decorrimento di qualche termine, maturatesi dopo il 1 gennaio 1909 (data di applicazione della Legge). Altra cosa è « controversia litigiosa », altra cosa è « diritto litigioso », giacchè mentre la 1ª locuzione esprime l'« attualità del litigio » e cioè una procedura in corso, la seconda si riferisce alla sopravvivenza dell'azione idonea ad assicurare l'esercizio del diritto.

FATTO.

Con atto del 5 luglio 1903 Nicola Liberio, macchinista ferroviario, traeva la Società delle Ferrovie Meridionali innanzi al Tribunale di Aquila, ed esponeva che in seguito ad infortunio occorsegli in servizio aveva contratto un indebolimento dell'acutezza visiva per la quale infermità, ritenuta insanabile dai periti dell'Amministrazione, era stato collocato a riposo con deliberazione dell'8 gennaio 1903, senza che si fosse atteso ad una sua domanda di revisione di perizia con l'intervento di un sanitario di sua fi-

ducia; e ciò premesso, il Liberio chiedeva che si facesse obbligo alla Società di comunicargli formalmente per iscritto la deliberazione anzidetta, ed in ogni caso, questa si dichiarasse illegale; e subordinatamente, qualora dovesse risultare inemendabile il vizio della sua cutezza visiva, si dichiarasse dipendente dallo infortunio di cui sopra, e si modificasse in tali sensi la deliberazione di collocamento a riposo, con la conseguente liquidazione della pensione eccezionale e della indennità di infortunio. Il Tribunale con sentenza del 30 dicembre 1903 ordinò alla Società di esibire la copia della decisione impugnata; ma la Corte di appello di Aquila dichiarò senz'altro inammissibile la domanda del Liberio. Però la Corte di Cassazione, sul ricorso del medesimo annullò tale pronunciamento, e rinviata la causa alla Corte di appello di Roma, questa confermò la sentenza di primo grado.

Riproposta la causa innanzi al Tribunale di Aquila, il medesimo con sentenza del 18 dicembre 1905 condannò la Società al risarcimento dei danni in favore del Liberio, a causa della illegale deliberazione di collocamento a riposo, da liquidarsi in separata sede, assegnandoli intanto una provvisionale di L. 2500 ma nello appello della Società la Corte di Appello di Roma con sentenza del 29 marzo 1906 dispose una perizia sanitaria, e questa eseguita con altra sentenza del 14 maggio 1907, accolse parzialmente lo appello e dichiarò la Società tenuta al risarcimento del danno verso Liberio proporzionato alla differenza fra lo stipendio di aspettativa e la pensione assegnata a cominciare dall'8 gennaio 1903 fino al 27 gennaio 1909. Contro tale sentenza il Liberio produsse ricorso per cassazione ma questo fu rigettato. Dopo ciò il Liberio con atto del 15 gennaio 1909 trasse novellamente la Società innanzi al Tribunale di Aquila per la determinazione della somma dovutagli, che richiese in L. 10788 salvo deduzioni di quelle già percepite, ed altresì perchè si dichiarasse in base alla detta perizia giudiziale eseguita, competergli la pensione eccezionale per infermità contratta in servizio: e per questo ultimo capo di domnda, il Liberio agli effetti della legge sulle pensioni del personale ferroviario, citò pure l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, con sentenza del 2 giugno 1910 condannò la Società convenuta a pagare al Liberio la somma di lire 6476 pei danni dovutogli, e dichiarò la propria incompetenza sull'altro capo di domanda per la liquidazione della

pensione eccezionale, mandando al Liberio a provvedersi in sede amministrativa innanzi al Consiglio di Amminisrazione delle Ferrovie dello Stato, ed eventualmente innanzi la Corte dei Conti.

Sullo appello del Liberio, la Corte di Appello di Aquila, con sentenza del 4 aprile 1912 confermò quella dei primi giudici. Contro il pronunciamento della Corte il Liberio ha proposto ricorso per cassazione pel seguente motivo.

Violazione dell'art. 47 capoverso testo unico delle disposizioni per le pensioni sul personale delle Ferrovie dello Stato approvato con Regio Decreto 22 aprile 1909 N. 229 nonchè dell'art. 1547. Codice Civile e dell'art. 360 N. 6 e 517 N. 2 del Codice di procedura civile.

IN DIRITTO.

Coisiderato che il citato articolo 47 del testo unico approvato col Regio decreto 22 aprile 1909 N. 29 è così concepito:

« L'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, provvede direttamente alla liquidazione di tutte le pensioni relative alle gestioni dei cessati Comitati di Casse Pensioni, Cassa Soccorso ed Istituto di Previdenza, applicando le norme fissate nei rispettivi statali, salvo il disposto dell'art. 22 delle presenti disposizioni, cui si intendono soggette, anche per l'eventuale ricorso, le liquidazioni di pensioni e sussidi relativi a dette gestioni.

Rimangono per altro di competenza dell'autorità giudiziaria le controversie litigiose che in materia fossero già iniziate avanti il 1° gennaio 1909.

E l'art. 22 così dispone. Contro le deliberazioni riguardanti il diritto alle pensioni ed ai sussidi e la determinazione del loro ammontare è ammesso entro il termine di novanta giorni dalla comunicazione da farsi in conformità dell'art. 127 Regolamento 5 settembre 1905 N. 203, il ricorso da parte degli interessati alla Corte dei Conti che giudica definitivamente.

In base a queste disposizioni, ed in relazione ai fatti esposti in narrativa la Corte di merito così ragiona: « Circa la domanda per la liquidazione della pensione eccezionale, si osserva che la originaria istanza proposta in *linea subordinata* nel giudizio istituito

con l'atto del 5 luglio 1903 rimase *assorbita*, appunto perchè subordinata, dai provvedimenti resi e passati in giudicato sui capi principali della domanda medesima; sicchè le richieste per la pensione eccezionale contenute nella domanda del 15 gennaio e 4 dicembre 1909 ed inerenti alla liquidazione dei danni dovuti a Liberio, rappresentano una nuova e diversa domanda proposta dopo il 13 gennaio 1909, onde giustamente ebbe il Tribunale a dichiarare la sua incompetenza ai sensi della legge 2 luglio 1908 per le pensioni al personale delle Ferrovie dello Stato, essendo devoluta tale materia alla Corte dei Conti.

Ora il ricorrente premessa la nozione del diritto litigioso, di cui all'art. 1547 del Codice Civile, sostiene che avendo la Corte di appello ritenuto la questione intorno alla pensione eccezionale del Liberio, semplicemente *assorbita* dai provvedimenti resi e passati in *giudicato* sui capi principali della domanda, incorreva nelle violazioni di legge enunciate nel ricorso; imperrocchè, egli soggiunge, essendo escluso dalle stesse considerazioni in fatto della sentenza denunciata che tale questione sia mai restata *definita irrevocabilmente* con la sentenza 14 maggio 1907 della Corte di Roma, tanto basta per ritenerla *litigiosa* sin dall'inizio del presente giudizio, e cioè dal 5 luglio 1903 quando essa fu posta in contestazione per la prima volta, non potendosi ritenere menomamente cessato il carattere litigioso ad una controversia non ancora *definita irrevocabilmente, ma semplicemente assorbita perchè prorogata.*

Senonchè è a por mente che questa interpretazione della espressione *assorbita*, usata dalla Corte di Merito, non è esatta, nè risponde al concetto che con essa s'intese manifestare. E per fermo tale espressione, di per sè stessa non include necessariamente il concetto di *proroga* della lite, non esclude quello della *definizione* irrevocabile della medesima. La Corte di merito in sostanza non volle dire altro che questo, cioè che, al momento in cui sopraggiunse la legge onnovatrice della competenza, la causa istituita da Liberio con l'atto 5 luglio 1903 non esisteva, era stata esaurita e che quindi l'atto di citazione del 15 gennaio 1909 non poteva riattaccarsi al giudizio precorso come atto riproduttivo del medesimo, ma instaurava un giudizio *ex novo*. Ora anche a voler ritenere che questa non sia soltanto un apprezzamento di fatto del magistrato

di merito, non può cader dubbio che esso è il risultato di un esame, per quanto sintetico altrettanto chiaro e preciso degli atti della causa e la netta applicazione dei comuni principi di diritto transitorio nella soggetta materia.

Invero la Corte, richiamando espressamente in questo punto la sentenza di primo grado, che conferma, accettava senz'altro l'interpretazione data dalla medesima alla decisione del 14 maggio 1907 e cioè, che il Liberio appena spirato il termine della percezione dello stipendio di aspettativa (2 7gennaio 1909) potesse rientrare in servizio, il che induceva a ritenere che la domanda subordinata della pensione eccezionale non fu attesa dalla Corte di Appello di Roma limitatamente al periodo di tempo dal dì 8 gennaio 1903 al 27 gennaio 1909, durante il quale, essendoglisi accordati i danni per l'illegale collocamento a riposo, non poteva il Liberio pretendere contemporaneamente la pensione eccezionale, *epperò questa azione renderasi esperibile solamente dopo e non prima del 27 gennaio 1909 quando già non sarebbe stata più applicabile la disposizione transitoria* del capoverso del citato articolo 47 testo unico del 2 2aprile 1909. D'altronde, come si è cennato, la soluzione adottata dalla sentenza denunciata è corretta in diritto, essendo certi che le leggi di competenza s'impossessano, al momento della loro emanazione, delle controversie pendenti e ne regolano la giurisdizione.

Cosicchè, nel caso in esame l'eccezione a questa regola, di cui al capoverso dell'art. 47, va contenuta nei giusti limiti, e per essere *eccezione*, non è suscettibile d'interpretazione estensiva: le *controversie litigiose* di cui quivi è parola come bene osservano i giudici di primo grado, non possono essere che quelle che abbiano *già in atto* una procedura in corso relativamente ad una azione esercitata in giudizio, escludendosi di conseguenza le controversie per le quali la procedura siasi già esaurita o perenta, o per le quali la condizione di esperibilità dell'azione fosse subordinata al documento di qualche termine che, nella specie, si sarebbe verificato al 1° gennaio 1909.

Sotto questo aspetto, non senza fondamento si deduce dall'Amministrazione resistente, che una volta dimostrato quale sia il senso da attribuire alle parole *controversie litigiose* adoperate dal legislatore, le medesime non si possono parificare a quelle di *diritto*

litigioso adoperate dal legislatore, le medesime non si possono parificare a quelle di *diritto litigioso* di che all'art. 1547 del cod. civ., perchè il paragone non regge, sol che si consideri che mentre l'art. 47 della legge in esame esige l'*attualità* del litigio, e cioè una procedura in corso, l'art. 1547 nel delineare la figura del *diritto litigioso* non esige un giudizio in *corso*, ma si accontenta della sopravvivenza dell'azione idonea ad assicurare l'esercizio del diritto. Non sussistendo dunque le dedotte violazioni di legge, il ricorso deve essere rigettato.

Che la condanna alle spese è l'effetto della soccombenza.

Per tali motivi: La Corte a Sezioni Unite rigetta il ricorso proposto da Nicola Liberio contro la sentenza della Corte di appello d'Aquila del 4 aprile 1912.

Condanna il ricorrente alle spese del giudizio liquidate in lire cinquantasei per stampa più quelle prenotate a debito, oltre lire centocinquanta per onorario di avvocato, nonchè alla perdita del deposito.

Errata-corrige

—

Ordine di Servizio N. 22. (Boll. N. 4-1914). — La qualifica del sig. Prinetti ing. Francesco va corretta in « *Ispettore* » anzichè « *Ispettore Principale* ».

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . L. 4.00

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati . . . . » 8.00

Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato - Ufficio rivendita libri e giornali) . . . . » 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO VII - N. 7

12 FEBBRAIO 1914

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, febbraio 1914 — Tip. Editrice Nazionale - C-80.

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

Per memoria.

In Appendice:

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Ordine di Servizio N. 40. (C.).

Concessione speciale XIV.

(Vedi Ordine di Servizio N. 15-1914).

Nell'elenco delle Società ginnastiche ammesse a fruire della Concessione speciale XIV, pubblicato con l'allegato B all'Ordine di Servizio N. 15-1914, aggiungere, seguendo l'ordine alfabetico delle sedi, la *Società bergamasca di ginnastica e scherma in Bergamo* e depennare i seguenti sodalizi:

Sedi	*Denominazione*
Ancona	Società Ginnastica *Ancona.*
Barzanò	Società Ginnastica *L. Manara.*
Cassano Magnago	Società Ginnastica Cassanese *Sempre Liberi.*
Fiorenzuola d'Arda	Società Ginnastica *G. Garibaldi.*
Mede	Circolo ginnastico sportivo *Medese.*
Milano	*Antonio Sciesa* « Sezione Ginnastica del Circolo *Arte Moderna* ».
Napoli	Società Ginnastica *Neapolis.*
Padova	Club Pedestre Ginnastico.
Porto Maurizio	Società Ginnastica *Maurina.*
Rovigo	Società di Ginnastica e Scherma *Francesco Gabrielli.*
Saluzzo	Unione Ginnico Sportiva.
Spezia	Club Spezia di Ginnastica e Scherma.
Treviso	Società Ginastica *Unione Sport.*
Verona	Feder. Sportiva Veronese *Pentegodi.*

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 41. (C.).

Tariffa locale N. 222 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 96-1911).

Col 16 febbraio 1914 la tariffa locale N. 222 P. V., valevole per i trasporti di « piriti e blenda e calamina o giallamina » sarà estesa, limitatamente alle « piriti », alle spedizioni in partenza dalla stazione di Pietrasanta ed in destinazione di qualunque stazione distante almeno 150 chilometri o paganti per tale percorso.

In conseguenza di ciò, fra le stazioni ammesse a fruire di detta tariffa, dovrà essere aggiunta, alla sede oportuna, l'indicazione della nominata stazione col richiamo (* * * * * * *) alla seguente nota da esporsi a piè della tariffa stessa:

(* * * * * * *). Per le piriti delle Miniere di Monte Arsiccio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 42. (C.).

Trasporto viaggiatori a tariffa ridotta in servizio diretto terrestre-marittimo.

(Vedi Ordine di Servizio N. 238-1913).

Allo scopo di ridurre e semplificare il lavoro delle stazioni e delle agenzie di navigazione pel rilascio dei biglietti in caso di viaggi collettivi a tariffa ridotta in servizio diretto ferroviario-marittimo (Concessioni speciali e trasporti militari), evitando il rilascio di tanti biglietti individuali per quante sono le persone indicate sulle singole richieste di riduzione, si impartiscono le disposizioni contenute nella 1ª appendice all' « *Istruzione relativa al tra-*

sporto viaggiatori e bagagli a tariffa ridotta fra le stazioni del Continente e quelle della Sicilia e fra le stazioni del Continente e gli scali marittimi della Sardegna a mezzo delle linee di navigazione esercitate dallo Stato (Edizione luglio 1913) » che viene pubblicata a parte contemporaneamente al presente Ordine di Servizio e che verrà distribuita a cura dell'ufficio contabilità prodotti (Ufficio 11°) di Firenze.

Distribuito agli agenti dele classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 43. (C.).

Biglietti di abbonamento speciali.

(Vedi Ordini di Servizio N. 106-1910; e 39-1913).

Nell'Allegato *B* all'Ordine di Servizio N. 106-1910 ed in quello N. 1 all'Ordine di Servizio N. 39-1913 devesi aggiungere il nome della stazione di Tortoreto Nereto, la quale, a partire dal 1° febbraio 1914, è stata fornita degli abbonamenti speciali delle serie VI, VIII, K, L ed S nonchè dei biglietti di congiunzione e di quelli di abbonamento ordinari per l'intera Rete con validità di un mese.

Si avverte inoltre che, dalla medesima data, la stazione di Chiasso è stata pure fornita degli abbonamenti della serie IV.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 44. (C.).

Tariffa locale N. 235 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 60-1910).

Col 16 febbraio 1914 la tariffa locale N. 235 P. V., valevole per i trasporti di « acido cloridrico e acido solforico », sarà estesa alle spedizioni in partenza dalla stazione di Borgo a Buggiano.

Opportuna aggiunta dovrà essere fatta nella tariffa stessa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3. 4, 5, *e* 22.

Ordine di Servizio N. 45. (C.).

Servizio cumulativo italo-francese (oltre la P. L. M.).

(Vedi Ordine di Servizio N. 411-1913).

Nella tariffa diretta italo-francese (oltre la P. L. M. - edizione 1° settembre 1913) dovranno essere apportate le seguenti modificazioni:

Parte I-B - Prescrizioni di tariffa - paragrafo V. B. pagina 10. Al punto (2) delle prescrizioni relative al percorso italiano sostituire alle parole « alcool non nominato » le parole « si considerano come occupanti ».

Prescrizioni di tariffa - paragrafo XV - C - Pagina 19. « Tasse per l'eseguimento delle operazioni doganali ». Nella seconda colonna (Spedizioni dalla Francia all'Italia) sostituire alle parole « alle pagine 43,45 della Parte II-B (fascicolo 2°) » le parole: « in fine al volume dei prezzi relativi alla percorrenza estera (Parte II-A ».

Parte II-A - *Pagina* 43. - Sulla copertina del fascicolo dei prezzi previsti per la rete dello Stato, già Ovest, invertire l'ordine dei transiti.

Pagina 77. - Cambiare da « e » in « g » il richiamo posto sui prezzi di Fr. 3,320, segnati per le spedizioni di almeno 10.000 chilogrammi (via Modane) ai gruppi 8 e 9 del paragrafo 20 (Dai porti francesi verso l'Italia).

Pagina 77 - Inserire la lettera « f » tra le parentesi esistenti, al relativo posto alfabetico delle note.

Pagine 48, 56, 58 e 60. - Inserire a piè di ciascuna la seguente annotazione: « Per le note ed i richiami vedere in fine al presente fascicolo dei prezzi per la rete dello Stato, già Ovest ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 46. (C.).

Concessioni speciali XI e XX. - Servizio cumulativo con la Società Varesina per imprese elettriche.

(Vedi Ordine di Servizio N. 111-1909).

Per accordi intervenuti con la Società Varesina per imprese elettriche, il servizio cumulativo colla medesima, che, giusta l'Ordine di Servizio N. 111-1909, era limitato ai trasporti di viaggiatori e bagagli a tariffa ordinaria, viene esteso, per quanto riguarda la linea *Varese-Cunardo-Luino*, anche ai trasporti di viaggiatori fruenti delle Concessioni speciali XI e XX, *in transito a Varese*.

In relazione alle disposizioni di ciascuna delle dette Concessioni speciali, il servizio cumulativo di cui trattasi viene ammesso:

per la Concessione speciale XI, fra tutte le stazioni delle linee dello Stato e quelle di *Ganna*, *Ghirla* e *Cunardo* della predetta Società;

per la Concessione XX, soltanto tra queste ultime stazioni e quelle di confine e di località porto di mare delle Ferrovie dello Stato, non essendo la detta concessione applicabile, come è noto, ai viaggi per l'interno del Regno.

I prezzi da applicarsi per i percorsi della linea predetta risultano dal qui unito prospetto (Allegato A).

Dalle stazioni della Società Varesina saranno distribuiti pei viaggi di cui trattasi gli stessi biglietti, mod. Ci-201A, che sono usati dalle ferrovie dello Stato pei viaggi in servizio cumulativo, e identiche saranno pure le tessere di L. 1, distribuite dalle dette stazioni, per l'uso della Concessione speciale XX.

Nel « *Prontuario dei servizi cumulativi con le ferrovie secondarie pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle Concessioni speciali ed al Regolamento pei trasporti militari* (edizione 1° luglio 1913) », dovranno quindi essere praticate le seguenti aggiunte:

nelle tre colonne dell'Allegato A, (a pag. 12), riguardanti *l'Amministrazione esercente, la linea ammessa e l'estensione del servizio cumulativo* indicare, rispettivamente, « *Società Varesina per imprese elettriche;* linea « *Varese-Cunardo-Luino* » e « Concessioni speciali XI e XX° ;

nell'allegato B del Prontuario stesso inserire, secondo l'ordine alfabetico, i nomi delle stazioni di Cunardo, Ganna e Ghirla, nonchè, per ciascuna di esse, gli altri dati (transito e prezzi) risultanti dall'allegato A al presente Ordine di Servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato A all'Ordine di Servizio N. 46-1914.

Prospetto dei prezzi da riscuotersi per il percorso sulla linea Varese-Cunardo-Luino della Società varesina per imprese elettriche pei trasporti dei viaggiatori eseguiti in base alle concessioni speciali XI e XX.

STAZIONI	Ferrovia alla quale appartengono	Transiti (punti di allacciamento con la Rete dello Stato)	Tariffa differenziale B — 3ª classe	Tariffe speciali per operai — 3ª classe
1	2	3	4	5
Cunardo	Varese-Cunardo-Luino.	Varese	0.60	0.50
Ganna			0.45	0.40
Ghirla			0.55	0.45

Ordine di Servizio N. 47. (C.).

Servizio italo-svizzero. - I° Supplemento alla Parte II-A della Tariffa pel trasporto delle merci in servizio diretto.

(Vedi Ordine di Servizio N. 6-1914).

Nella tariffa speciale Piccola Velocità accelerata, ristampata il 1° gennaio 1914, a mezzo del 1° supplemento alla citata Parte II-A della tariffa diretta italo-svizzera, sono da apportarsi le seguenti varianti ai prezzi di trasporto:

Herisau - Pino - *serie b* - frs. 3.45 da rettificarsi in « 3.25 »;

Wattwil - Chiasso - *serie b* - frs - 3.00 da rettificarsi in « 3.35 ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 48. (M. C.).

Norme per il carico delle merci a piccola velocità.

È stato compilato per uso delle stazioni, ed è in corso di distribuzione, l'elenco delle merci, redatto in base alla nomenclatura delle Tariffe, che debbono essere caricate in carri chiusi e di quelle che possono essere caricate in carri aperti con copertone. Tutte le merci non nominate nell'elenco medesimo, devono essere caricate in carri aperti.

Le stazioni devono, d'ora innanzi, attenersi alle prescrizioni della pubblicazione di cui sopra, nella scelta e nell'impiego dei carri da utilizzare pei trasporti delle merci a piccola velocità, sia

che il carico venga eseguito dall'Amministrazione, sia che venga fatto a cura del mittente.

Il nuovo elenco abroga le disposizioni contenute nella Circolare N. 104-1911 e qualunque altra pubblicazione al riguardo.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, *ed ai Controllori del materiale.*

Ordine di Servizio N. 49. (C.).

Servizio cumulativo con la Sardegna.

(Vedi Ordine di Servizio N. 384-1913).

Col giorno 16 febbraio 1914 le stazioni di Cesena e Lendinara saranno ammesse al servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna.

Nell'allegato (A) all'Ordine di Servizio N. 186-1910 si devono aggiungere le dette stazioni, e nell'allegato N. 5 alla parte II delle Condizioni e tariffe di cui trattasi, devono introdursi le indicazioni seguenti:

Cesena. . .	G. P.	Civitavecchia	465	Livorno M. 234
		Livorno S. M.(1)	232	
Lendinara	G. P.	Civitavecchia	516	Livorno M. 285
		Livorno S. M.(1)	288	

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 50. (M. e C.).

Esonero dal deposito per la richiesta dei carri.

1. - All'intento di rendere più spedita la procedura per la domanda dei carri, possono essere esonerate dall'obbligo di esigere il deposito di cui all'art. 106 delle Tariffe e Condizioni pei trasporti:

a) Le stazioni che hanno una produzione di carri vuoti sufficiente a fronteggiare in via normale il fabbisogno giornaliero del materiale occorrente ai trasporti in partenza, eccezione fatta pei mesi di settembre e ottobre durante i quali l'obbligo del deposito deve essere ripristinato alle condizioni dell'art. 106 predetto, salvo che negli scali marittimi i quali ne siano esonerati in via permanente.

b) Qualsiasi stazione, nei giorni di grandi fiere e mercati.

2. - Indipendentemente dai casi di cui il punto precedente, possono pure essere esonerate, in qualunque stazione, dall'obbligo di rilasciare il deposito, le Ditte note e solvibili che hanno un rilevante e continuo traffico di esportazione, che ne facciano preventiva domanda e rilascino a tale effetto apposito atto d'obbligo.

3. - In eccezione a quanto è stabilito precedentemente, deve sempre essere richiesto il deposito, salvo che alle Ditte di cui al punto 2. quando vengono domandati i carri delle seguenti specie ed i medesimi si debbano far venire da altra località:

a) carri di portata superiore alle 20 tonnellate;

b) carri speciali per frutta e verdura (Fp);

c) carri speciali per trasporto equipaggi (He);

d) carri speciali per trasporto cavalli (Ge);

e) carri speciali per trasporto piccolo bestiame (Go);

f) carri speciali per trasporto pollame (Gp - Fs);

g) carri serbatoi (M-Mp - Mv);

h) carri di determinato passo e peso per spedizioni su linee di Amministrazioni private, sulle quali non può circolare altro materiale.

4. - Nulla è mutato per quanto riguarda le altre prescrizioni in vigore in materia di domanda di carri; epperciò anche nel caso di esonero dall'obbligo di esigere il deposito, le stazioni devono tenere ugualmente al corrente ed in perfetto ordine il registro delle domande dei carri (mod. M-224), coll'indicazione di tutti gli estremi voluti dallo stampato medesimo.

5. - Compete alle Divisioni del Movimento di designare le stazioni che, trovandosi nelle condizioni di cui al punto 1 sub *a*), vengono esonerate dall'obbligo di esigere il deposito; di decidere sulle domande presentate dalle Ditte di cui al punto 2, e provvedere alla stipulazione dei relativi atti d'obbligo.

Spetta pure alle Divisioni del Movimento di ripristinare l'obbligo di esigere il deposito, oltrechè nei mesi di settembre e ottobre, anche durante altri periodi di traffico intenso, nelle stazioni in cui questo si manifesta; e di ripristinare senz'altro l'obbligo stesso nelle stazioni nelle quali l'esenzione desse luogo a inconvenienti od abusi.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, *ed ai Controllori del materiale.*

Ordine di Servizio N. 51. (M.).

Spedizioni per conto di privati dei materiali fuori d'uso prelevati dai magazzini approvvigionamenti raccordati alle stazioni.

Alle spedizioni per conto di privati di materiali fuori d'uso prelevati dai Magazzini Approvvigionamenti della Rete, in calce indicati, dovrà d'ora innanzi essere applicata, oltre la normale tassa di porto, *la tassa fissa di L. 0,20 per ogni tonnellata di carico*, a compenso delle prestazioni della ferrovia per le manovre dei carri fra i detti magazzini e le stazioni cui sono allacciati.

Sui documenti di trasporto, il nome della stazione mittente dovrà essere seguito dall'indicazione: « Magazzini Approvvigionamenti ».

La predetta tassa di L. 0,20 per tonn. dovrà essere esposta separatamente sui documenti di trasporto e sui registri spedizioni e arrivi come « *tassa di manovra - Magazzino Approvvigionamenti* », e contabilizzata sui riassunti spedizioni ed arrivi conglobata con le tasse di porto.

Alessandria
Ancona (Materiali)
Ancona (Stampati)
Foggia
Gallarate
Lecco
Livorno S. Marco
Lucca
Messina
Milano P. G.
Milano P. G. (Armamento)
Napoli Centrale
Napoli Centrale (Granili)
Pisa Centrale
Pontassieve
S. Giovanni a Teduccio (Pietrarsa)
S. Maria Capua V.
Taranto
Torino P. N. (già Econom.)
Torino P. N. (Stampati)
Torino P. S.
Torino Smistamento
Torre Annunziata
Venezia S. Lucia
Vicenza

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Circolare N. 12. (M.).

Entrata nelle stazioni.

(Vedi Ordine di Servizio N. 12 e 307-1913 e Circolare N. 12-1913).

Nell'anno 1913 sono state ammesse alla distribuzione dei biglietti d'entrata giornalieri di 2ª categoria le stazioni indicate nell'unito elenco, le quali hanno iniziata la vendita dalla data segnata di fianco ad esse.

Nella stazione di Reggio Emilia è stato collocato un distributore automatico di biglietti d'entrata

Di conseguenza si dovranno apportare le relative aggiunte e modificazioni all'elenco « Allegato A all'Ordine di Servizio N. 12-1912 », e con l'occasione si dovranno pure apportare nell'elenco stesso le varianti dipendenti da cambiamenti di nome di talune stazioni; aggiunte e varianti che sono riassunte in calce alla presente circolare.

Stazioni da inserire, nelle sedi opportune, nell'allegato A all'Ordine di Servizio N. 12-1912.

STAZIONI	Linea alla quale appartengono	BIGLIETTI D'ENTRATA	
		Data d'inizio della vendita	Categoria
Brozolo	Asti-Chivasso	15 Gennaio	II
Cavagnolo Brusasco			
Cocconato			
Montechiaro d'Asti			
Montiglio-Murisengo			
Serravalle d'Asti			

STAZIONI	Linea alla quale appartengono	BIGLIETTI D'ENTRATA	
		Data d'inizio della vendita	Categoria
Amendolara	Taranto-Reggio di Calabria	21 Gennaio	II
Gaifana	Orte-Ancona	1 Febbraio	II
Castellazzo Casalcermelli	Alessandria-Ovada	5 Febbraio	II
Predosa	Alessandria-Ovada	5 Febbraio	II
Ovada Nord	Alessandria-Ovada	5 Febbraio	II
Chiusano Cossombrato	Asti-Chivasso	10 Febbraio	II
Cunico Colcavagno	Asti-Chivasso	10 Febbraio	II
Lauriano	Asti-Chivasso	10 Febbraio	II
Monteu da Po	Asti-Chivasso	10 Febbraio	II
S. Sebastiano Po	Asti-Chivasso	10 Febbraio	II
Sessant	Asti-Chivasso	10 Febbraio	II
Settime Cinaglio Mombarone	Asti-Chivasso	10 Febbraio	II
Fontaniva	Vicenza-Cittadella-Treviso	21 Febbraio	II
Celle Bulgheria Roccagloriosa	Battipaglia-Reggio di Calabria	1° Aprile	II
Licciana Terrarossa	Parma-Spezia	15 Maggio	II
Sala al Barro Galbiate	Lecco-Como	15 Maggio	II
Ostia	Parma-Spezia	15 Giugno	II
Rive	Valenza-Vercelli	21 Giugno	II
Olcio	Lecco-Colico	16 Settembre	II
Ostiglia	Bologna-Verona	16 Settembre	II
Contea Londa	Borgo S. Lorenzo-Pontassieve	20 Settembre	II
Dicomano	Borgo S. Lorenzo-Pontassieve	20 Settembre	II
Rufina	Borgo S. Lorenzo-Pontassieve	20 Settembre	II
Vicchio	Borgo S. Lorenzo-Pontassieve	20 Settembre	II
Tenda	Cuneo-Ventimiglia	10 Settembre	II
Torreberetti	Alessandria-Arona	1° Dicembre	II

Nell'*elenco* stesso si dovrà inoltre:

— a pag. 3 depennare dopo Assoro l'indicazione *Valguarnera.*

— a pag. 5 aggiungere dopo Caltanissetta l'indicazione (*Caffè Ristoratore*).

— a pag. 5 depennare dopo Cantalupo l'indicazione *Castellazzo.*

— a pag. 6 modificare in *Catania Centrale* l'indicazione *Catania Stazione.*

— a pag. 9 aggiungere di seguito a Frosinone l'indicazione *Alatri Fiuggi.*

— a pag. 10 aggiungere di seguito a Lercara l'indicazione *Bassa.*

— a pag. 12 aggiungere dopo Narni l'indicazione *Amelia.*

— a pag. 13 modificare in *Palermo Centrale* l'indicazione *Palermo Stazione* ed aggiungere l'indicazione (*Caffè Ristoratore*).

— a pag. 15 aggiungere dopo *Reggio Emilia* (B. S.) II l'indicazione *e automatici.*

— a pag. 15 aggiungere dopo Quarto l'indicazione *dei Mille.*

— a pag. 15 aggiungere dopo *Riardo* l'indicazione *Pietramelara.*

— a pag. 18 aggiungere dopo Terranova l'indicazione *Monferrato.*

— a pag. 21 aggiungere dopo Palazzo S. Gervasio l'indicazione *Persiceto... II.*

— a pag. 21 depennare le indicazioni relative a S. *Giovanni in Persiceto.*

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Circolare N. 13. (C.).

Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1913).

(Vedi Circolare N. 35-1913).

In seguito a comunicazioni ricevute dalle Ferrovie Nord Milano, nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1913) », sono da apportarsi le seguenti aggiunte e modificazioni:

A pag. 8 depennare il nome della stazione di Cairate Bergoro.

A pag. 30:

— depennare il nome della stazione di Cairate Bergoro con le relative indicazioni;

— di fronte al nome della stazione di Camnago, inserire nelle colonne 8, 9, 12, 13 e 14, rispettivamente, le indicazioni T, F, 1, 30, S;

— di fronte al nome della stazione di Cesano Maderno N. S. inserire nella colonna 6 l'indicazione V.

A pag. 31, di fronte al nome della stazione di Garbagnate Milanese inserire nella colonna 6 l'indicazione V.

A pag. 32:

— di fronte al nome della stazione di Rovello inserire nella colonna 6 l'indicazione V;

— di fronte al nome della stazione di Seregno inserire nelle colonne 8, 9, 10, 11, 12, 13 e 14, rispettivamente, le indicazioni T, F, 1, 6, 1, 30, S.

A pag. 33:

Nel prospetto delle sopratasse di transito aggiungere, per le merci a piccola velocità accelerata e per il transito di Albate Camerlata, il minimo per spedizione di L. 0.10.

A pag. 42, nel terzo capoverso del punto « Sopratassa di transito » alle parole « col minimo di L. 0.10 per spedizione » sostituire quelle: « col minimo di L. 0.30 per spedizione ».

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 e 22.

Circolare N. 14. (C.).

Informazioni circa i trasporti.

Avviene, di frequente, che le stazioni forniscono poco chiare, incomplete od erronee informazioni agli speditori circa le modalità di eseguimento e la tassazione dei trasporti, il che dà luogo, bene spesso, a proteste ed a reclami per il rimborso delle maggiori tasse, che le parti sostengono di aver dovuto pagare in conseguenza delle dette informazioni.

Ad evitare, pertanto, il ripetersi di questi inconvenienti, si invitano le stazioni ad astenersi dal dare indicazioni della cui assoluta esattezza esse non siano in grado di rispondere e a limitarsi, in tali casi, a far prendere visione, come è prescritto, delle tariffe e condizioni che interessano i singoli richiedenti.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI

VARIAZIONI da apportare all'elenco dei rappresentanti e dei delegati di categoria.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate sui Bollettini	*VARIAZIONI*
5ª	Delegato	**Giordani** Armando - Disegnatore - Sez. Lavori - Foligno.	**Giordani** Armando - Disegnatore - Div. Lavori - Ancona.
7ª	Id.	**Scarpini** Carlo - Aiutante applicato - Ufficio Controllo Prod. Firenze.	**Bartolucci** Luigi - Aiutante applicato - Ufficio Controllo Prodotti - Ancona.
		Rinunciatario	**Diventato Delegato**
10ª	Delegato supplente	**Menallo** Paolo - Capo gestione Mag. Palermo C.	**Menallo** rag. Paolo - Capo gestione - Mag. Palermo C.
11ª	Delegato	**Franci** Carlo Alberto - Aiut. applicato - Mag. Approvv. - Milano.	**Franci** Carlo Alberto - Aiut. appl. - Serv. Approvv. - Roma.
21ª	Delegato supplente	**Fiore** Gaetano - operaio di 1ª classe - off. Trazione Messina.	**Fiore** Gaetano - Operaio di 1ª classe - Off. veicoli Messina.
22ª	Id.	**Piccioli** Augusto - Operaio di 2ª classe - Off. elettr. Gallarate.	**Piccioli** Augusto - Operaio di 2ª classe - Dep. Traz. elettrica - Milano C.
26ª	Id.	**Gai** Orlando - Capo stazione di 1° grado - Staz. Genova P. P.	**Gai** Orlando - Capo stazione principale - Staz. Genova P. P.
27ª	Id.	**Tredici** Etrusco - Capo stazione di 2° grado - Staz. Pracchia.	**Tredici** Etrusco - Capo stazione di 2° grado - Staz. Bagni della Porretta.
28ª	Rappresentante	**Pecoraro** dott. Arturo - Applicato - Staz. Pesaro.	**Pecoraro** dott. Arturo - Applicato - Staz. Cava dei Tirreni.
28ª	Delegato	**Marcucci** rag. Carlo - Applicato - Staz. Teramo.	**Vezzino** Antonio - Applicato - Staz. Roma Trastevere.
		Rinunciatario	**Diventato Delegato**

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate sui Bollettini	*VARIAZIONI*
28ª	Delegato	**Palumbo** Gaetano - Applicato - Staz. - Foggia.	**Palumbo** Gaetano - Applicato Staz. Metaponto.
29ª	Id.	**Filauro** Vitaliano - Capo gestione di 1° grado - Stazione Napoli C.	**Filauro** Vitaliano - Capo gestione princ. - Stazione Napoli C.
35ª	Delegato supplente	**Scazzola** Antonio - Manovratore - Staz. Parma.	**Scazzola** Antonio - Manovratore - Staz. Benevento.
40ª	Delegato	**La Rosa** Salvatore - Capo tecnico di 3° grado - Off. Traz. Messina.	**La Rosa** Salvatore - Capo tecnico di 3° grado - Off. Veicoli - Messina.
42ª	Rappresentante supplente	**Di Gaetano** Giacinto - Operaio di 3ª cl. - Sez. Lavori Reggio C.	**Di Gaetano** Giacinto - Operaio di 3ª classe - Div. Lavori (linee calabresi) Napoli - Squadra ponti in ferro.
44ª	Rappresentante	**Mora** Pietro - Marinaio - Palermo.	**Ricciardello** Pietro Calogero - Marinaio - Palermo. *(In seguito ad esibizione del certificato di nascita).*

SENTENZE

Tessere permanenti di libera circolazione. - Ex deputati (Legge 9 luglio 1908, N. 406, Tab. A, N. 7, e legge 29 gennaio 1911, 32).

Il tempo di quattordici anni di esercizio del mandato legislativo, richiesto dalla legge 29 gennaio 1911, N. 32, per il conferimento della tessera di libera circolazione agli ex deputati, deve essere interamente decorso, o continuamente, o come somma di elezioni non consecutive; ma non è ammessa alcuna equipollenza con periodi più brevi pel computo nè dei singoli anni, nè dello intero quattordicennio.

CORTE APPELLO ROMA - 23 settembre 1912 - On. Marescalchi ed altri (Avv. Annaratone) contro Ferrovie dello Stato (Avvocato Manganelli).

IN DIRITTO.

Considerato che il Marescalchi, il Melli e il Tizzoni sono nel vero quando osservano che l'art. 1 della legge 19 gennaio 1911 riconosce e premia la pubblica benemerenzache il cittadino ha acquistata col partecipare per 14 anni al lavoro legislativo nella Camera dei deputati, e quando soggiungono che cotesto premio, in quanto assicurato dal nostro diritto oggettivo, è un vero e proprio diritto patrimoniale del cittadino che è rimasto per 14 anni deputato al parlamento nazionale. Ma le indagine che deve farsi per stabilire se, come essi sostengono, *abbia avuto* 14 *anni di servizio* il deputato che ha posto il piede al quattordicesimo anno di vita

parlamentare e non l'ha esaurito per il sopravvenuto scioglimento della Camera, è semplicemente questa, l'anno di esercizio, *che si deve avere avuto* è calcolato nella maniera che si computa il mandato legislativo, il quale è continuo, ossia reclama 365 giorni, ovvero è rapportato al lavoro legislativo dell'anno, per modo che se questo lavoro venga dimesso nel corso dell'anno per ragioni d'ordine generale, l'anno si abbia tuttavia come quesito?

A giustificazione del secondo avviso si dice che è anno di esercizio l'anno parlamentare ossia il periodo di lavoro legislativo compiuto dalla Camera nell'anno solare, e che dall'articolo 9 dello Statuto è denominato Sessione.

Onde se intiera è la quattordicesima sessione, intiero è anche il quattordicesimo anno di esercizio. Ma questa argomentazione, muovendo da una presunta, invece che da una reale anzianità di servizio, è inconciliabile col dettato di una legge che ha essa, per conto suo, fatto ipotesi di anzianità, muovendo nella prima da un proprio criterio di presunzione e nella seconda da elementi positivi.

Si legge, infatti, nella legge del 1911 che la carta di libera circolazione sulla intiera rete delle ferrovie dello Stato è concessa agli ex deputati, i quali abbiano partecipato almeno a sette legislature o abbiano avuto quattordici anni di esercizio. Ora i predetti tre deputati di un tempo si appigliano alla seconda e non alla prima ipotesi, e quindi è inconseguente il loro sforzo di trasportare al secondo caso i criteri di presunzione che si seguirono nel primo, e che col secondo sono incompatibili, perchè *avere avuto* 14 anni di esercizio parlamentare importa avere coperto per questo tempo l'ufficio indipendentemente dal numero delle legislature, e, di conseguenza, anche indipendentemente dalle sessioni che possono essersi succedute in ciascuna legislatura.

Ma la pretesa degli appellanti non poteva essere combattuta con argomenti più saldi di quelli accettati dal Tribunale. Per modo che i giudici di secondo grado non hanno che a ribadirli, tenendo la stessa via.

a) L'anno parlamentare, inteso come il periodo di lavoro avuto dalla Camera dei deputati nell'anno solare, non esaurisce l'anno di esercizio del mandato legislativo, se, ne prendesse il posto l'anno di esercizio, a cui si riferisce la legge del 1911 rimarrebbe

incompleto, in quanto che lascerebbe fuori di calcolazione l'attività che, a sessione chiusa o prorogata il deputato è chiamato a spiegare. E ciò in discordanza con la precisa disposizione legislativa, la quale reclama 14 anni di esercizio del mandato che al parlamentare viene dai suoi elettori. Questo mandato si esplica dalla prestazione del giuramento, e, nei casi normali si esaurisce con la legislatura. Non può quindi importare la sua vita annuale che la medesima calcolazione che la nostra legge statutaria ha tenuta nel fissare la vita normale della legislatura, tenere cioè l'anno quale realmente è, ossia di 365 giorni.

b) Richiedere per il conseguimento della carta di libera circolazione 7 legislature o 14 anni di esercizio importa per la semplice alternazione di queste due condizioni, esigere che nel secondo riscontro l'anno sia di 365 giorni. A parte che l'anno normale ha questo contenuto ed è quindi di diverso contenuto nella sola ipotesi che il diverso contenuto gli sia stato conferito, contrapporre alla incerta estensione della legislatura la estensione invariabile dell'anno di esercizio denota che i due termini alternatisi sono per sè stanti e l'uno dall'altro indipendenti. Tornare dalla determinatezza del secondo termine all'anno parlamentare, e particolarmente alle sessioni in cui la legislatura può suddividersi, vale quanto ricadere nella prima ipotesi e conseguentemente nella incertezza. La sessione può vivere più di dodici mesi e in questo periodo di tempo si possono avere ed asaurire più sessioni.

E in questo riscontro, il quale nel caso concreto si è appunto avuto sia nell'anno finale del termine, l'anno sarebbe se si desse causa vinta agli appellanti generatore di due sessioni, e se, per lo scioglimento della Camera e la sollecita convocazione dei comizi, come nel caso concreto è anche avvenuto, l'anno iniziale e l'anno finale del termine avessero avuto nello stesso Collegio elettorale due rappresentanti, tutti e due i rappresentanti, quantunque successivi, potrebbero, con evidente contradizione invocare ciascuno per conto proprio la identica frazione di anno ed elevarla ad anno intiero per raggiungere i 14 anni di esercizio e aspirare insieme ai viaggi gratuiti.

c) In parecchi rincontri l'anno incominciato si ha per compiuto. Ma perchè si abbia come compiuto è necessaria una particolare disposizione legislativa che lo permetta.

Si è fuori del normale. E perchè l'anormale sia nei suoi effetti pareggiato allo stato di fatto che risponde al normale è indispensabile che ricorrano peculiari ragioni, e queste ragioni si siano trovate sufficienti dalla potestà legislativa. Ora di siffatte ragioni e del loro riconoscimento qui non si ha sentore, anzi, secondo quello che si è detto e dimostrtato, si ha la prova che non ve ne hanno, e, ad ogni modo non furono attese.

Ma pure ammesso che il dettato della legge del 1911 offra al riguardo qualche dubbiezza, sarà lecito nel dubbio essere col Marescalchi col Melli e col Tizzoni? No, evidentemente. Essi aspirano ad un privilegio di tenere le Ferrovie dello Stato gratuitamente. È necessario adunque che lo esercizio di cotesto privilegio sia determinato dalla dimostrazione rigorosa della ricorrenza delle condizioni a cui il privilegio fu subordinato.

Il trattamento di favore accordato al cittadino, che per 14 anni ha avuto l'altissimo ufficio di deputato, si traduce nella esenzione dalla osservanza della regola generale di viggiare a proprie spese. Non comporta per tanto una applicazione lata, e, non comportandola, è forza che il viaggio gratuito si neghi a chi rimase deputato al parlamento nazionale quattordici anni meno un giorno.

Considerato che dalla reiezione del gravame discende la condanna degli appellanti nelle spese (art. 370 C. P. C.).

Per questi motivi: La Corte, respinge l'appello proposto dai signori Marescalchi Alfonso, Melli Elio e Tizzoni Guido, avverso la sentenza resa dal Tribunale di Roma nel 5-12 gennaio 1912 e condanna gli appellanti a rivalere l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, rappresentata come sopra, anche delle spese di appello da tassarsi coll'onorario di avvocato dal Consigliere estensore.

Tessere permanenti di libera circolazione. - Ex deputati (Legge 9 luglio 1908, N. 406, Tab. A, N. 7, e legge 29 gennaio 1911, 32).

Il tempo di quattordici anni di esercizio del mandato legislativo, richiesto dalla legge 29 gennaio 1911, N. 32, per il conferimento della tessera di libera circolazione agli ex deputati, deve essere interamente decorso, o continuamente, o come somma di elezioni non consecutive; ma non è ammessa alcuna equipollenza con periodi più brevi pel computo nè dei singoli anni, nè dello intero quattordicennio.

CORTE CASSAZIONE ROMA 28 luglio 1913. - On. Marescalchi (Avv. Annaratone) contro Ferrovie Stato (Avvocato Manganelli).

DIRITTO

L'on. Marescalchi, che, eletto per la prima volta deputato il 26 maggio 1895 nelle elezioni generali per la 19ª legislatura, rieletto nelle successive fino alla 22ª, continuò a tenerlo ininterrottamente fino al giorno 8 febbraio 1909, data della chiusura della 22ª, rivendica il diritto alla concessione della carta di libera circolazione sulla rete delle Ferrovie dello Stato in base allo Art. 1° della legge 29 gennaio 1911 N. 32, che al N. 7 della tabella annessa alla legge 9 luglio 1908 N. 406, accordante la suddetta concessione agli « ex Deputati che abbiano fatto parte almeno di sette legislature », aggiunse l'inciso: « o abbiano avuto 14 anni di esercizio ». La sua tesi si è che con l'aggiunta di questo inciso il legislatore ha avuto riguardo alla somma di quei periodi del decorso di 14 anni civili, in cui la Camera essendo aperta, il deputato è stato posto in grado di esplicare le sue funzioni. Il nerbo dell'argomentazione si fa consistere nel concetto della limitazione dell'esercizio della funzione parlamentare alla effettiva

partecipazione del potere legislativo entro la Camera, e nel carattere affatto eccezionale e di natura legislativa delle funzioni che il deputato può essere chiamato a compiere fuori della Camera in forza di un potere a lui delegato dall'Assemblea. Circoscritta in questi fini la sfera d'azione del mandato legislativo, l'Avv. Marescalchi, si è fatto a considerare l'attività dei deputati che vanno per il paese, a Camera chiusa, per compiere studi ed indagini allo scopo di una più completa preparazione delle legittime funzioni entro il Parlamento.

Contestando a quest'opera extra parlamentare dei deputati il carattere di una funzione inerente allo esercizio del mandato legislativo, egli segnala i pericoli di pratiche e consuetudini che, assumendo talvolta indebitamente l'aspetto di funzioni ispettive, non tornano a vantaggio del buon ordine costituzionale, e come tali, lungi dall'essere incoraggiati dall'autorità di un giudicato dovrebbero ripudiarsi come profondamente esiziali.

Ma è troppo manifesta l'artificiosità di quest'ultima deduzione, che presuppone la necessità per la risoluzione della presente controversia, di una indagine approfondita di diritto costituzionale intorno alla essenza e ai limiti della funzione parlamentare; indagine che trascende dalle proporzioni assai modeste della lite, in cui soltanto si tratta di determinare in quale senso il legislatore abbia parlato di ex deputati che hanno avuto 14 anni di esercizio. Tanto più singolari appaiono le preoccupazioni del ricorrente, in quanto vengono affacciate come un argomento per poter conseguire la continuazione di quella facoltà di viaggiare gratuitamente senza limiti di tempo, durante l'intero periodo della legislatura, che come egli stesso riconosce, si rappresenta per il deputato quale un mezzo necessario per esercitare con minor disagio, il mandato legislativo; mentre se fosse così gravido di pericoli l'esercizio, per parte dei deputati, di ogni altra funzione all'infuori di quelle che essi compiono nel recinto della Camera, si avrebbe dovuto limitare la facoltà di viaggiare gratuitamente al tempo dell'apertura della sessione e per il solo percorso dal luogo della rispettiva residenza a quello della Sede del Parlamento, e a nessuno sarebbe venuto in mente di estendere il beneficio agli ex deputati.

Ma la questione è assai più semplice. La sua soluzione, quale è stata suggerita dal parere del Consiglio di Stato ed accolta dal Tribunale e dalla Corte di Appello, si giustifica in base alle genesi della disposizione legislativa. La concessione ai vecchi parlamentari, quale tenue compenso per i lunghi e *disinteressati* servigi resi allo Stato, del beneficio della carta di libera circolazione sulle ferrovie dello Stato, fu accolta nella legge del 1908 in seguito ad un emendamento proposto dall'On. Sonnino perchè si compredessero nelle categorie dei concessionari « gli ex deputati « che abbiano fatto parte almeno di sette legislature », e motivato con l'osservazione che « il deputato il quale per 25 anni ha « servito il paese (e sette legislature rappresentano di fatto 25 « anni di deputazione) ha ben qualche titolo a continuare a go- « dere di quell'unico beneficio che la legge oggi ci accorda, ossia « del viaggio gratuito in ferrovia ». Dopo due anni dalla promulgazione della legge, essendo parso a taluno che si fosse peccato di eccessivo rigore nel richiedere il concorso di sette legislature, fu per iniziativa parlamentare proposto di ridurne il numero a 5. La proposta sembrò ancora troppo ristrettiva alla Commissione della Camera che ne modificò il testo sostituendovi la seguente formula: « ex deputati che abbiano esercitato per 10 « anni il mandato legislativo ». Al momento della discussione, essendosi saputo che il Ministero dei LL. PP. non era disposto ad acconsentire alla nuova modificazione perchè troppo esiguo il tratto di tempo richiesto nell'esercizio della deputazione, fu annunziato un emendamento che proponeva di aggiungere alla formula della concessione contenuta nella legge del 1898 le parole: « o abbiano avuto 14 anni di esercizio »; ed il Ministero non esitò ad accettare la nuova proposta osservando che questa esprimeva il criterio di una pura e semplice equipollenza di un tratto di tempo al numero delle legislature; il che ha riscontro nello Statuto fondamentale del regno nella legislazione organica. Così la nuova formula fu approvata e passò in legge.

Questo concetto della equipollenza di un tratto di tempo al numero delle legislature, già espresso nel 1908 dal proponente la concessione, nel senso che sette legislature rappresentano 25 anni di *deputazione*, e ripetuto due anni dopo dal Ministro dei LL. PP. importa che le parole: « ex deputati che abbiano esercitato per

10 anni il mandato legislativo », della proposta della commissione, e « ex deputati che abbiano avuto 14 anni di servizio » del testo approvato e tradotto in legge devono interpretarsi nel senso di ex deputati aventi rispettivaente 10 e 14 anni di deputazione, con riguardo cioè all'intervallo di tempo decorso dalla data della elezione alla cessasione del mandato legislativo. La contrapposizione in via alternativa, dei due dati, del numero delle legislature e del numero degli anni della deputazione, esclude che abbiano potuto accertarsi, come criteri di computo del numero degli anni, altri elementi oltre quelli concreti desunti dal tratto di tempo che intercede fra l'assunzione e la cessazione del mandato; in particolare esclude che si sia considerata l'anzianità di 14 anni di deputazione in rapporto della durata dei lavori parlamentari e alla possibilità del deputato di partecipare ai lavori che la Camera ha svolto nelle sue sedute durante i 14 anni. Giustamente ha osservato la Corte di Appello che per l'anzianità presunta il legislatore ha mantenuta la base delle sette legislature, e che quando, in correlazione ed equiparazione di questa anzianità presunta, si è ammesso l'equipollente di una anzianità più breve ma effettiva, il tempo minimo per essa richiesto non può essere alla sua volta surrogato da altra entità presuntiva come avverebbe secondo la tesi dell'on. Marescalchi.

P. q. m. la Corte di Cassazione, respinge il ricorso proposto da Marescalchi Alfonso avverso la sentenza 10 luglio 1912 della Corte di Appello di Roma, con la condanna del Marescalchi alla perdita del deposito e al pagamento delle spese del presente giudizio liquidate in lire centoquattro per stampa, più quelle prenotate a debito, oltre gli onorari dell'avvocatura delle Ferrovie dello Stato in lire centocinquanta.

Errata-corrige

—

Regolamento per il Servizio sanitario delle Ferrovie dello Stato (Boll. uff. 6-1914).

All'art. 12, ultima linea, invece di « riprende » leggasi: « riprendere ».

All'art. 14, 5ª linea, invece di « visitare le ricette », leggasi « vistare le ricette ».

All'art. 26, penultima linea, invece di: « compie », leggasi: « compiere ».

All'art. 33, 2ª linea, dopo titoli, invece di una virgola, pongansi :.

All'art. 49, prima linea invece di « sensura », leggasi: « censura ».

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. 4.00
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» 8.00
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato - Ufficio rivendita libri e giornali)	» 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

Anno VII - N. 9

26 Febbraio 1914

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, febbraio 1914 — Tip. Editrice Nazionale - C-80.

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

Per memoria.

In Appendice:

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Per memoria.

R. D. *n.* 54 *del* 4 *gennaio* 1914, *col quale è approvato il regolamento per la esecuzione della legge* 30 *agosto* 1868 *n.* 4578, *concernente i disegni e i modelli di fabbrica.*

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Vista la legge 30 agosto 1868, n. 4578, concernente i disegni e modelli di fabbrica;

Sentito il Consiglio di Stato;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

È approvato l'unito regolamento (1), visto per ordine Nostro, dal ministro di agricoltura, industria e commercio per l'esecuzione della legge 30 agosto 1868, n. 4578, concernente i disegni e modelli di fabbrica, il quale entrerà in vigore due mesi dopo la sua pubblicazione sulla *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Restano abrogati il regolamento approvato con R. decreto 7 febbraio 1869, n. 4861, e, per quanto è previsto dall'unito regolamento, le altre disposizioni regolamentari vigenti sui disegni e modelli di fabbrica.

---

(1) Vedi *Gazzetta ufficiale* N. 35 del 12 febbraio 1914, nella quale è pubblicato anche il presente decreto.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 4 gennaio 1914.

VITTORIO EMANUELE III

GIOLITTI - NITTI.

Visto, *Il guardasigilli*: FINOCCHIARO-APRILE.

R. DECRETO *n.* 1514 *del* 17 *novembre* 1913 *col quale viene approvato il regolamento per l'esecuzione delle opere concernenti la navigazione interna qualificate nuove ai sensi del testo unico delle disposizioni di legge sulla navigazione interna e sulla fluitazione,* 11 *luglio* 1913, *n.* 959 (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Veduto il testo unico delle disposizioni di legge sulla navigazione interna e sulla fluitazione, approvato con R. decreto 11 luglio 1913, n. 959;

Udito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quello del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

È approvato l'annesso regolamento per l'esecuzione delle opere concernenti la navigazione interna, qualificate nuove ai sensi del precitato testo unico 11 luglio 1913, n. 959, visto, d'ordine Nostro. dal ministro segretario di Stato pei lavori pubblici.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* N. 41 del 18 febbraio 1914.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserito nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a San Rossore, addì 17 novembre 1913.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI - TEDESCO - SACCHI.

Visto, *Il guardasigilli*: FINOCCHIARO-APRILE.

Dal regolamento, che è pubblicato nella Gazzetta ufficiale *n.* 41 *del* 18 *febbraio* 1914, *si stralciano le seguenti disposizioni varie che più particolarmente interessano la nostra Amministrazione*:

CAPO VI.

DISPOSIZIONI VARIE.

Art. 69.

Con altri regolamenti sarà provveduto per l'esecuzione delle norme di legge relative:

a) ai raccordi ed allacciamenti dei porti e scali lacuali e fluviali con prossime linee ferroviarie e tramviarie;

b) alla polizia della navigazione sui laghi, fiumi e canali in relazione anche dei servizi pubblici di trasporto;

c) alla soppressione, sostituzione e modificazione dei regolamenti per l'esercizio della navigazione.

Art. 70.

Fino a quando non sia provveduto a norma del precedente articolo, si osserveranno, per i raccordi e gli allacciamenti, le seguenti disposizioni

1° la dichiarazione d'opportunità dei raccordi e degli allacciamenti, è emessa con decreto del ministro dei lavori pubblici, inteso il Consiglio superiore dei lavori pubblici;

2° i contributi a carico degli esercenti delle linee ferroviarie o tramviarie allacciate o raccordate, o delle linee di navigazione, o degli stabilimenti che si giovino dei raccordi e degli allacciamenti sono determinati in ragione del rispettivo vantaggio con le norme e per il termine, stabiliti nel capo 3°, sezione 2ª;

3° le tariffe, per l'uso dei tronchi raccordati od allacciati, sono approvate dal Ministero dei lavori pubblici e possono essere determinate in modo da comprendere una quota di ammortamento delle spese di impianto ed a titolo di rimborso delle spese di manutenzione e di ampliamento con i criteri e nei limiti di cui al capo 3°, sezione 3ª, la parte di tariffa corrispondente alla quota di ammortamento e di ampliamento sarà versata fra i proventi di cui al capo 3°, con le norme che saranno stabliite nel decreto stesso di approvazione delle tariffe.

Visto, d'ordine di Sua Maestà

Il ministro segretario di Stato pei lavori pubblici

E. SACCHI.

Ordine di Servizio N. 59. (M. C. L.).

Apertura all'esercizio della linea Bolzaneto-Sampierdarena sulla sponda destra del Polcevera.

(Vedi Ordine di Servizio N. 282-1911).

Col giorno 1° Marzo 1914 verrà aperta all'esercizio l'intera linea sulla sponda destra del Polcevera fra le stazioni di Bolzaneto e Sampierdarena, della quale, come da Ordine di Servizio N. 282-1911, il tratto Sampierdarena (Parco Forni) - Cornigliano Campi venne attivato il 15 Settembre 1911.

I. - *Descrizione della linea.* — La nuova linea a semplice binario si dirama dalla linea Torino-Genova alla progressiva Km. 156 + 823, ossia a m. 194 dall'asse del F. V. della stazione di Bolzaneto, lato Genova e va ad innestarsi al Parco Forni della stazione di Sampierdarena, misurando fra i due innesti m. 4568,08 parte in rettilineo e parte in curva col raggio minimo di m. 150 e con la pendenza massima del 16 per mille.

II. - *Descrizione delle stazioni e servizi cui sono abilitate.* — La nuova linea, movendo da Bolzaneto, comprende in servizio del pubblico le stazioni merci di Borzoli Trasta, di Borzoli Fegino e quella già in esercizio di Cornigliano Campi (sotto la denominazione di Sampierdarena (Cornigliano Campi), le quali sono tutte munite di ufficio telegrafico incluso nel circuito N. 4420 con le chiamate S. A. la prima, U. P. per la seconda e C. M. per la terza, e con ufficio merci rispettivamente alle progressive chilometriche 1 + 477.40, 2 + 747.74 e 3 + 892.71 (da Bolzaneto).

La consistenza di dette stazioni risulta dallo schizzo planimetrico allegato A, sul quale sono pure indicati gli impianti di segnalamento che, a partire dalla data suindicata, funzioneranno sulla nuova linea, e le distanze che possono interessare il personale di macchina, di stazione e di scorta ai treni.

I segnali già esistenti sono indicati a soli contorni, mentre quelli di nuovo impianto sono indicati in tinta nera, piena. Quelli inoltre che non sono di avviso o non portano indicazioni, sono segnali di 1ª Categoria.

Le suddette stazioni sono ammesse ai soli trasporti a piccola velocità ordinaria in servizio interno e cumulativo italiano, senza alcuna limitazione, compresi i veicoli, tanto in arrivo che in partenza.

Fa eccezione la stazione di Cornigliano Campi, che già attualmente è ammessa al servizio internazionale con la denominazione, di cui sopra.

III. - *Treni.* — Il servizio della linea sarà fatto con una coppia di treni merci ordinari. La linea stessa è esclusa dal servizio viaggiatori.

IV. — *Veicoli ammessi a circolare.* — Sulla linea Bolzaneto-Sampierdarena (sponda destra del Polcevera) sono ammessi a circolare i veicoli non portanti il segno ◄○► con passo non superiore a m. 5.00 se a due sale e con passo non superiore a m. 4,00 se a tre sale.

Nessuna particolare limitazione è da osservarsi per quanto riguarda il passo dei veicoli a carrelli o portanti il segno ◄○►

Il peso massimo ammesso per la sala è di tonnellate 15.0.

Vale la sagoma limite normale.

V. - *Giurisdizione.* — La nuova linea viene compresa nel Compartimento di Genova e resta aggregata:

— per il Servizio Movimento, alla Sopraintendenza del Porto della Divisione di Genova ed al Circolo di Ripartizione di Genova;

— per il Servizio Lavori, alla Sezione Centrale della Divisione Lavori di Genova;

— per il Servizio Trazione, al 1º Riparto Trazione della Divisione di Genova;

— per il Servizio Veicoli, al Riparto d'Ispezione Veicoli di Genova, dipendente dalla Divisione Veicoli di Torino;

— per il Servizio Sanitario, all'Ufficio Sanitario di Torino.

La nuova linea dovrà essere compresa nella zona di azione della squadra di disinfezione di Genova (allegato D alle « Norme d'applicazione del Regolamento per la disinfezione dei veicoli, ecc »).

La fornitura delle materie di consumo verrà eseguita dal Magazzino di Alessandria; quella degli oggetti d'inventario e del vestiario-uniforme per il personale dal Magazzino ex-Economato di Torino; quelle degli stampati e della cancelleria dal Magazzino stampati di Torino.

VI. - *Distanze chilometriche, prontuari manoscritti per la tassazione dei trasporti merci, pubblicazioni e stampati.* — Per le modificazioni ed aggiunte da apportarsi nella « Prefazione generale all'Orario generale di servizio » e nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° Luglio 1908 »), nonchè nei fascicoli a stampa delle distanze chilometriche e nei prontuari manoscritti in uso presso le stazioni e gli uffici di Controllo, vedasi l'allegato B al presente Ordine di Servizio. Nell'allegato stesso è riportata la tabella polimetrica N. 30 *bis* relativa alla nuova linea, nonchè il prospetto delle distanze per Bolzaneto e Sampierdarena da servire per la formazione di quelle dalle stazioni della Rete alle altre della linea in parola.

Le nuove stazioni saranno fornite dall'Ufficio Contabilità riassuntiva dei prodotti di Firenze dei prontuari manoscritti delle distanze per la tassazione dei traspori merci. Il predetto Ufficio provvederà inoltre alle prime forniture delle pubblicazioni, degli stampati ecc. occorrenti.

VII. - *Tariffe merci.* — Valgono anche per la nuova linea tutte le tariffe e relative norme e condizioni vigenti sulla Rete dello Stato, comprese quelle stabilite dalle « Concessioni speciali » e dal « Regolamento sui trasporti militari », da applicarsi, beninteso, col cumulo delle distanze.

VIII - *Scritture e versamenti.* — Per le scritture concernenti i trasporti, per la tenuta del conto corrente e per tutto quanto si riferisce alle attribuzioni contabili del capo stazione valgono le norme pubblicate con l'Ordine di Servizio N. 160-1909 e modificate con gli Ordini di Servizio N. 388-1912, 174 e 191-1913.

Le stazioni di Borzoli Trasta, di Borzoli Fegino e di Cornigliano Campi effettueranno il versamento degli introiti alla Cassa Compartimentale di Genova con la periodicità stabilita alla lettera E dell'elenco, di cui all'Ordine di Servizio N. 184-1913, e provvederanno coi propri fondi al pagamento del personale addettovi, salvo quanto possa essere in seguito diversamente disposto, mentre al pagamento degli agenti di linea provvederà con proprio personale la Cassa predetta.

Con la pubblicazione del presente Ordine di Servizio restano abrogate le disposizioni di cui all'Ordine Servizio N. 282-1911.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 59-1914.*

Aggiunte da praticarsi nella Prefazione generale all'orario generale di servizio.

Parte I.

— a pag. 17 aggiungere alle linee del Compartimento di Genova inscritte nel gruppo 2, la linea Bolzaneto-Sampierdarena (destra del Polcevera).

Parte II.

— a pag. 13 aggiungere fra le linee del Compartimento di Genova:

91	Bolzaneto-Sampierdarena (destra del Polcevera) e viceversa

— a pag. 17 modificare in maiuscolo il nome della stazione di Bolzaneto ed aggiungere la linea 91;

— a pag. 18 fra Borzoli e Boschi S. Anna aggiungere:

Borzoli Fegino (9)	G	91
Borzoli Trasta (9)	G	91

— a pag. 19 fra Cornigliano e Cornuda, inserire:

Cornigliano Campi (9)	G	91

— a pag. 23 cancellare il nome di (Cornigliano Campi) di seguito a quello di Sampierdarena, ed il richiamo 49, modificare in maiuscolo il nome di Sampierdarena-Forni ed aggiungere la linea 91;

— a pag. 25 nell'annotazione (9) aggiungere le stazioni di Borzoli Fegino, Borzoli Trasta e Cornigliano Campi;

a pag. 26 cancellare l'annotazione N. 49.

Aggiunte e varianti da praticarsi nel « *Prontuario generale delle distanze chilometriche* (Edizione 1° luglio 1908) »:

— a pag. 7 aggiungere alle linee dipendenti dal Compartimento di Genova l'indicazione: *Bolzaneto-Sampierdarena* (*sponda destra del Polcevera*).

— a pag. 19 fra i nomi di *Borzoli* e *Boschi S. Anna* inserire:

Borzoli Fegino	Bolzaneto-Sampierdarena (sponda destra del Polcevera)	Genova	Genova	30 *bis*	—	—	—	—	O	V	—	S	—	T	F	—	—	—	—	S
Borzoli Trasta	Bolzaneto-Sampierdarena (sponda destra del Polcevera)	Genova	Genova	30 *bis*	—	—	—	—	O	V	—	S	—	T	F	—	—	1	30	S

— a pag. 34 fra i nomi di *Cornigliano* e *Cornuda* inserire:

Cornigliano Campi	Bolzaneto-Sampierdarena (sponda destra del Polcevera)	Genova	Genova	30 *bis*	—	—	—	—	O	V	—	S	—	T		—	—	1	30	S

— a pag. 89 depennare il nome della stazione di *Sampierdarena* (*Cornigliano Campi*) e tutte le indicazioni, nonchè le relative note a piè di pagina.

— Nell'indice grafico delle tabelle polimetriche tracciare la linea *Bolzaneto-Sampierdarena* col N. 122.

— a pag. 122 riportare la seguente nuova tabella:

(30 *bis*) *Bolzaneto-Sampierdarena* (*Sponda destra del Polcevera*)

Bolzaneto				
2	Borzoli Trasta			
3	2	Borzoli Fegino		
4	3	2	Cornigliano Campi	
6	4	3	2	**Sampierdarena**

— alle pag. 121 e 122, alla nota (1) depennare l'ultimo periodo, e cioè: « Fa parte della stazione di Sampierdarena lo scalo merci di Cornigliano Campi ecc.). Analoga rettifica deve essere apportata alla nota (3) in calce alla pagina 123.

— a pag. 222 fra *Borzoli* e *Boschi S. Anna* inserire:

Borzoli Fegino	102.30.15	1196	1210
Borzoli Trasta	102.30.15	1197	1211

— a pag. 225 fra *Cornigliano* e *Cornuda* inserire:

Cornigliano_Campi	102.30.15	1195	1209

— a pag. 234 depennare « Sampierdarena (Cornigliano Campi) » e le relative indicazioni.

Inoltre nel fascicolo « *Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai punti di scambio ecc. da valere per la tassazione dei trasporti dei valori e delle merci in servizio diretto ferroviario-marittimo* (Edizione 1° Luglio 1910) »;

— a pag. 4 dopo il nome della stazione di *Borzoli* aggiungere:

Borzoli Fegino	424	759	1210
Borzoli Trasta	425	760	1211

— a pag. 7 fra *Cornigliano* e *Cornuda* inserire:

Cornigliano Campi 423 758 1209

— a pag. 14 depennare il nome della stazione di « Sampierdarena (Cornigliano Campi) e le relative indicazioni.

Distanze in chilometri dalle stazioni della linea Bolzaneto-Sampierdarena alle stazioni capolinea di Bolzaneto e Sampierdarena.

	Bolzaneto	*Sampierdarena*
Borzoli Fegino	3	3
Borzoli Trasta	2	4
Cornigliano Campi	4	2

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni merci si dovrà depennare il nome della stazione di Sampierdarena (Cornigliano-Campi) con le relative indicazioni e si dovrà inoltre riportare quelle riguardanti la nuova linea Bolzaneto-Sampierdarena (sponda destra del Polcevera) coi nomi delle stazioni di Borzoli Trasta, Borzoli Fegino e Cornigliano Campi.

Le distanze si otterranno aggiungendo a quelle attualmente esposte nei prontuari per Bolzaneto e Sampierdarena le distanze indicate nel prospetto precedente, e scegliendo poi quella che dal confronto risulterà più breve.

L'istradamento da esporsi sarà quello stesso di Bolzaneto oppure di Sampierdarena, nel caso in cui o l'una o l'altra stazione abbia servito come appoggio per la formazione della distanza.

Ordine di Servizio N. 60. (C)

Facilitazioni pei trasporti di persone occasionati dal terremoto del 28 dicembre 1908.

(Vedi Ordini di Servizio N. 247-1911 e 42-1912).

Per l'applicazione della tariffa ridotta (differenziale B) ai viaggi dei minorenni orfani od abbandonati in causa del terremoto del 28 dicembre 1908 e delle persone di accompagnamento di cui ai comma *a*) e *b*) dell'art. 1 del R. Decreto N. 809 del 30 maggio 1911 (Boll. Uff. 32-1911), verranno adottate, dal 1° Marzo 1914, nuove richieste mod. A e B di colore *camoscio*.

Dalla stessa data non dovranno, quindi, essere più accettate le precedenti richieste color *rosa* mantenute transitoriamente in vigore fino a tutto il corrente mese di febbraio 1914.

Il modello delle nuove richieste mod. A e B è in massima uguale a quello delle richieste attualmente in vigore, soltanto non contiene più l'indicazione per la firma del Prefetto perchè, come è detto in appresso, le nuove richieste saranno rilasciate direttamente dal Patronato Regina Elena (Comitato Centrale e Sotto Comitati).

Pel rilascio e per l'uso delle richieste e dei biglietti e per le modalità di viaggio, valgono sempre le norme del Decreto Ministeriale 5 agosto 1911 (pubblicate col suddetto Boll. Uff. 32-1911) e dell'Ordine di Servizio N. 247-1911, modificate soltanto come segue:

Richieste. — Il rilascio delle richieste mod. A. e B. sarà fatto non più dalle Prefetture, ma, direttamente dal comitato e dai sotto comitati del Patronato « Regina Elena ».

Biglietti. — Il rilascio dei biglietti sarà fatto non più gratuitamente ma verso pagamento delle relative tasse calcolate in base alla tariffa differenziale B.

Modalità di viaggio. — È tolta l'esclusione dei treni direttissimi, ed i viaggi di cui trattasi potranno quindi essere effettuati con tutti i treni salvo le esclusioni e limitazioni stabilite dall'Orario ufficiale.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 61. (C.).

Biglietti ad itinerario combinabile.

L'attuale tratta N. 216 Treviso-Belluno dei biglietti ad itinerario combinabile è stata divisa in due rispettivamente valevoli per i percorsi:

Treviso-Montebelluna
Belluno-Montebelluna.

In conseguenza l'« *Elenco delle tratte per le quali esistono scontrini per biglietti ad itinerario combinabile - linee del Continente* » deve essere modificato come appresso:

a) cancellare l'attuale tratta N. 216 Treviso-Belluno con le relative indicazioni;

b) aggiungere nel luogo opportuno le tratte seguenti:

Numero delle tratte	TRATTE	Chilometri tassati	PREZZI		
			I classe	II classe	III classe
216	Treviso-Montebelluna	20	2.20	1.55	1.05
216a	Belluno-Montebelluna	66	7.05	4.95	3.25

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *e* 22.

Ordine di Servizio N. 62 (C.).

Tariffa locale N. 217 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 111-1913).

Col 1° marzo 1914 la tariffa locale N. 217 P. V. serie B, valevole per i trasporti di « calci idrauliche e cementi » sarà estesa alle spedizioni in partenza dalla stazione di Calusco ed in destinazione degli scali di Genova Molo Vecchio, S. Benigno Calate e S. Limbania Calate col prezzo di L. 7.3988 per tonnellata.

Opportune aggiunte dovranno essere fatte nella suddetta serie di tariffa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 e 22.

Ordine di Servizio N. 63. (C).

Esazioni suppletorie per parte delle stazioni, delle agenzie e del personale addetto alla controlleria in treno.

(Vedi Ordini di Servizio N. 160-1909 e 163-1913).

Si prescrive, che d'ora innanzi, in tutti i casi di esazioni suppletorie fatte dalle stazioni, dalle agenzie e dal personale addetto alla controlleria in treno, i biglietti a tal'uopo presentati dai viaggiatori vengano lasciati in possesso dei viaggiatori stessi.

Su questi biglietti, le stazioni, le agenzie ed il personale addetto alla controlleria, debbono sempre indicare la serie ed il numero del biglietto speciale Mod. Cı-203 *o* Cı-204 emesso, sul quale, a sua volta, sono da indicarsi gli estremi (qualità, numero, classe e destinazione) del biglietto che trovasi presso il viaggiatore e che ha dato luogo all'esazione. Gli stessi estremi sono da indicarsi anche sulle matrici dei Mod. Cı-203 e Cı-204.

Per quanto precede, dovranno modificarsi analogamente i punti 1°, 2° e 3°, comma *h*) dell'articolo 9 delle norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori e bagagli, che contemplano i casi nei quali finora i biglietti erano da ritirarsi dal viaggiatore.

Il personale che eseguisce la controlleria in treno deve sempre accertare che il viaggiatore munito di un biglietto di supplemento, sia anche in possesso del primitivo recapito di viaggio, citato sul biglietto di supplemento stesso e che il medesimo sia regolare. Tanto il biglietto di supplemento, quanto il recapito di viaggio è da forarsi, in segno dell'effettuata controlleria.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 15, 16 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 64. (C.).

Servizio merci italo-germanico.

Col 1° marzo 1914 la stazione germanica di Schweinfurt-Sennfeld viene ammessa alla tariffa eccezionale N. 32 P. V. coi seguenti prezzi speciali, i quali dovranno riportarsi colla relativa nota, a pagina 446 della Parte II A della tariffa diretta italo-germanica.

Schweinfurt-Sennfeld	Chiasso .	3.08 (1)
	Pino . . .	2.86 (1)
	Peri . . .	3.19 (1)
	Pontebba.	4.43 (1)

(1) Prezzo applicabile soltanto alla biacca, al minio di piombo ed al bianco di zinco, in destinazione dell'Italia.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 65. (C. M.).

Versamenti delle case cantoniere di Chiaravalle Milanese, S. Cristina e Bissone, Camatta e Orio Litta.

A datare dal 1° marzo 1914, le case cantoniere di Chiaravalle Milanese, S. Cristina e Bissone, Camatta e Orio Litta, cesseranno dall'effettuare il versamento dei propri introiti alla stazione di Pavia e lo eseguiranno invece, come indicato in appresso, rispettivamente alle stazioni di Rogoredo, Corteolona e Casalpusterlengo, le quali restano incaricate della relativa contabilizzazione secondo le disposizioni di cui all'Articolo 25 delle vigenti « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori e bagagli »:

Casa cantoniera di Chiaravalle Milanese - alla stazione di Rogoredo;

Casa cantoniera di S. Cristina e Bissone - alla stazione di Corteolona;

Case cantoniere di Camatta ed Orio Litta - alla stazione di Casalpusterlengo.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Circolare N. 19. (C.).

Dichiarazioni per le dogane pei trasporti destinati al Belgio.

Le dogane belghe lamentano che, contrariamente a quanto dispone il punto 8 delle « Disposizioni complementari speciali pel servizio Italo-Belga » all'articolo 10 delle « Disposizioni regolamentari » della Convenzione Internazionale di Berna, le dichia-

razioni per le dogane, relative ai trasporti provenienti dall'Italia, sono di frequente scritte in sola lingua italiana, senza la voluta traduzione in francese.

Si richiamano pertanto le stazioni alla rigorosa osservanza dell'accennata disposizione, raccomandando di rivolgere in proposito opportuni avvisi ai mittenti e di provvedere in ogni modo perchè i documenti in parola, quando siano presentati redatti in lingua italiana, anzichè in francese, vengano sempre muniti della voluta traduzione in quest'ultima lingua.

Distribuito agli agenti delle classi 2, 3, 5, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Circolare N. 20. (C.).

Provvedimenti per impedire la diffusione della fillossera.

(Vedi Ordine di Servizio N. 250-1909).

Il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha fatto rilevare che, da parte di molte stazioni, è venuta meno l'osservanza delle disposizioni del R. Decreto 11 agosto 1902, contenute nell'Ordine di Servizio N. 250-1909, relative ai provvedimenti contro la diffusione della fillossera, notando che particolarmente dai Comuni delle Provincie di Alessandria, Bergamo, Brescia, Pavia, Novara, Milano, Pisa e Firenze si spediscono viti provenienti da comuni infetti con la dichiarazione di « Legna da ardere ».

Al riguardo si osserva che anche con tale dichiarazione le viti non possono essere ammesse alla libera circolazione, ostandovi la tassativa disposizione dell'art. 1, lettera *a* del detto decreto, che vieta la esportazione, dai comuni infetti o sospetti, delle viti e di ogni parte di esse, tanto allo stato verde che secco.

Pertanto, e pur fatto presente quanto è detto a pag. 12 del citato Ordine di Servizio circa la responsabilità nei casi di trasgressione alle prescrizioni di cui si tratta, si raccomanda alle stazioni la scrupolosa osservanza di quanto loro spetta nell'accettazione dei detti trasporti.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Circolare N. 21. (C.)

Apertura delle agenzie di Città a Monterotondo ed a Sulmona.

Col giorno 1° marzo 1914 verrà aperta l'agenzia di città a Monterotondo ed a Sulmona, con servizio di trasporti a domicilio da e per le stazioni omonime.

Nel foglio allegato sono indicate le relative varianti da praticarsi nel fascicolo « norme, condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio, edizione 1912 », e nel « prontuario generale delle distanze chilometriche, edizione 1908 ».

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Allegato alla Circolare N. 21-1914.

Aggiunte al fascicolo

" Norme, Condizioni e Corrispettivi pei trasporti a domicilio "

edizione 1912

A pag. 24, fra i nomi delle stazioni di Montepulciano e Monza, aggiungere « (*) Monterotondo – vedi pag. 37 ».

A pag. 31, fra i normi delle stazioni di Stradella e Susa, aggiungere « (*) Sulmona - vedi pag. 37 ».

A pag. 37, aggiungere le seguenti indicazioni :

Avvertenza a pagina 12	LOCALITÀ	Grande Velocità							Piccola Velocità				OSSERVAZIONI
		Pacchi ferroviali (Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.) — Tassa per ogni spedizione ed operazione di		NUMERARIO e preziosi		Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Tassa minima per ogni spedizione	Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Granaglie cereali e farine	Tassa minima per ogni spedizione	
		presa facoltativa e consegna obbligatoria	presa e consegna non obbligatoria	Prezzo per ogni lire mille indivisibili	Diritto fisso per ogni spedizione	Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 kg.			Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 kg.				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14

1ª e 2ª	(*) Monterotondo. .	—	0.25	0.40	0.25	0.80	1.50	0.45	0.70	1.40	0.55	0.60
1ª e 2ª	.	—	0.20	0.10	0.15	0.45	0.60	0.30	0.40	0.60	0.30	0.30

Aggiunte al " Prontuario generale delle distanze chilometriche "

edizione 1908)

Alle pag. 60 e 95, alla colonna 14, di fianco ai nomi delle stazioni di Monterotondo e Sulmona, aggiungere l'indicazione « G. P. ».

Circolare N. 22. (C.).

Trasporti a domicilio a Barletta.

A partire dal giorno 1° Marzo 1914, gli attuali prezzi per la presa e consegna delle merci a domicilio a Barletta verranno sostituiti da quelli indicati nell'annesso prospetto.

Pertanto a pag. 14 del fascicolo « Norme, condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio edizione 1912 », dovranno essere praticate le opportune varianti.

Allegato alla Circolare N. 22-1914.

Avvertenza a pag. 12	LOCALITÀ	Grande Velocità							Piccola Velocità				OSSERVAZIONI
		Pacchi ferroviali (Tariffe speciali N. I e II G. V.) Tassa per ogni spedizione ed operazione di		NUMERARIO e preziosi		Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Tassa minima per ogni spedizione	Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Granaglie cereali e farine	Tassa minima per ogni spedizione	
		presa facoltativa e consegna obbligatoria	presa e consegna non obbligatoria	Prezzo per ogni Lire Mille indivisibili	Diritto fisso per ogni spedizione	Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.			Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.				
2ª	(*) Barletta	0.15 (1)	—	0.30	0.30	0.30	0.40	0.25	0.25	0.40	0.10	0.25	

Istruzione N. 2. (L. e R.).

Contabilità dei lavori.

In seguito alle nuove esigenze contabili, essendosi riconosciuto opportuno di apportare alcune modificazioni all'art. 3 dell'Istruzione sulla contabilità dei lavori, pubblicata nel giugno 1908 (O. S. 173-1908), l'articolo suddetto viene sostituito dal seguente:

A. - Mandati di pagamento.

Articolo 3.

Norme generali per la compilazione.

I mandati di pagamento (mod. R. 14) possono essere tanto individuali quanto collettivi. - Essi prendono due numeri progressivi, dei quali uno annuale per ciascun Ufficio emittente, l'altro della contabilità mensile assegnato dalla Divisione che compila i riassunti Mod. R. 26.

In un unico mandato si possono comprendere più operazioni, anche se riguardano diversi creditori, purchè il pagamento sia da effettuarsi nella stessa località, procurando di raggruppare in ogni mandato pagamenti che facciano carico ad uno stesso conto debitore.

I mandati di pagamento devono contenere le seguenti indicazioni:

a) l'anno finanziario cui si riferisce la spesa;

b) il numero e la denominazione del titolo, dei capitoli e degli articoli cui è fatta l'imputazione della spesa, nonchè il riparto di essa fra i vari capitoli ed articoli, coi numeri dei partitari ai quali fa carico;

c) il cognome, il nome e la qualità del creditore, o dei creditori, o di chi fosse legalmente autorizzato a dare quietanza per essi;

d) il luogo in cui deve farsi il pagamento;

e) l'oggetto della spesa;

f) la somma da pagare, scritta in lettere ed in cifre;

g) la indicazione dei documenti giustificativi allegati;

h) la data dell'emissione.

Sui mandati di pagamento a debito delle spese complementari e della parte straordinaria del bilancio devono inoltre riportarsi gli estremi di approvazione della spesa.

Nei casi di pagamenti di canoni passivi rateali, o periodici, stabiliti da appositi contratti, in cui i mandati non possono essere corredati dalle singole fatture, occorre richiamare sui medesimi gli estremi del contratto, o della convenzione, allegandovi la dichiarazione di nulla osta ai relativi pagamenti firmata dal funzionario direttamente preposto alla sorveglianza della esecuzione dei corrispondenti patti contrattuali.

I mandati di pagamento di acconti in base a contratti od a convenzioni di cottimo, devono essere corredati delle situazioni provvisorie mod. R. 65, indicanti lo stato dei lavori, e non possono eccedere le somme dovute e giustificate dai prescritti documenti, sulle quali dovranno praticarsi le trattenute di garanzia determinate dai rispettivi contratti o convenzioni. Ognuno di tali mandati è richiamato nel successivo.

I mandati di pagamento per acquisti diretti di materiale da costruzione da gestirsi in conto scorte, debbono essere addebitati al conto della gestione autonoma dei Magazzini - *Spese per acquisto di scorte e per materiali restituiti al Magazzino* - dando comunicazione dei relativi importi nei modi prescritti all'Ufficio Economato di Torino.

Sui documenti allegati a giustificazione dei pagamenti, devesi sempre riportare il numero di registrazione a riassunto del relativo mandato.

Pei lavori e per le provviste non dipendenti da contratti o da convenzioni di cottimo le Ditte devono presentare le fatture in semplice originale accompagnato da una copia (da unirsi alla mi-

nuta del mandato) sulla quale deve essere applicata in modo ben appariscente l'indicazione « COPIA ». A sensi poi dell'art. 4 dell'Ordine di Servizio N. 24-1914, dette fatture originali, assieme all'ordinativo od alla lettera commerciale, devono allegarsi al relativo mandato di pagamento.

Le ritenute alle Ditte per garanzia vanno fatte mediante detrazione diretta dall'importo dei lavori, ad eccezione di quelle concernenti gli acquisti diretti di materiale da costruzione che devonsi accreditare al conto d'entrata della Gestione autonoma dei Magazzini « *Ritenute per garanzia effettuate ai fornitori* », e comunicare con apposita lettera al Servizio Approvvigionamenti per le annotazioni sul relativo registro delle ritenute.

Le ritenute per multe applicate per ritardata consegna di materiali, e per ritardata esecuzione di lavori o per qualsiasi inosservanza dei patti contrattuali vanno invece accreditate al conto d'entrata - *Proventi eventuali*, sottoconto - *Multe inflitte per ritardata consegna di materiali, per ritardata ultimazione di lavori e per inadempimento di obblighi contrattuali*.

Le trattenute per somministrazioni di materiali, per trasporti con treni speciali, per prestazioni di personale, per nolo carrelli e per altri titoli devono essere regolate con lo stesso mandato di pagamento a credito dei conti di competenza, anche in via approssimativa, in pendenza della liquidazione della relativa partita, allegando al mandato apposito elenco di addebito mod. R. 66 corredato da una lettera di accettazione firmata dalla Ditta interessata.

I mandati di pagamento devono essere scritti con inchiostro fissativo e con chiarezza e nitidezza, senza cancellazioni, od alterazioni di sorta.

L'Ufficio rivedente, riscontrando su un mandato la necessità di una variazione qualsiasi, introdurrà le correzioni opportune, rimettendolo poi, annullato, in modo ben appariscente, all'ufficio emittente, affinchè sia rifatto.

Solamente in casi di assoluta urgenza, quando dal ritardato pagamento potesse derivare danno all'amministrazione, è ammesso l'inoltro del mandato con le correzioni da parte dell'ufficio rivedente, mediante interlineazioni e postille, firmate dal Capo dell'ufficio stesso. In tali casi, quest'ultimo, di seguito alla postilla, e prima della firma, dovrà apporre di suo pugno la dichiarazione

« *Urgente a norma dell'art. 3 Istruzione N. 2-1914 sulla Contabilità dei lavori* ».

I mandati devono essere pagati nella consueta località dichiarata in antecedenza dal creditore ed è vietato variare sui mandati stessi la detta località di pagamento.

I mandati devono essere emessi dalle Sezioni interamente completati anche nel prospetto esterno dei conti debitori e creditori; ed a tale scopo le Divisioni devono fare correntemente alle Sezioni le necessarie comunicazioni.

Prima dell'invio, i mandati devono dalla Sezione essere registrati nel registro cronologico mod. L. 1 e nei corrispondenti partitari, dopo di che saranno trasmessi alle Divisioni con mod. R. 88 in duplo.

Le minute saranno trattenute dalle Sezioni.

Le Divisioni, riveduti e riconosciuti regolari i mandati, li registrano nei riassunti mod. R. 26 e sui partitari, e col rinvio del duplo R. 88 comunicano alle Sezioni i numeri di riassunto assegnati, che le Sezioni devono riportare nel cronologico.

Nel caso eccezionale di cui più addietro, di variazioni apportate d'urgenza dalla Divisione, col rinvio del duplo R. 88 saranno comunicate alla Sezione anche le variazioni introdotte, per le opportune rettifiche nella minuta del mandato, nel cronologico e nel partitario.

Le registrazioni a partitario R. 120 effettuate dalle Divisioni dovranno risultare sui mandati di fronte alle singole partite mediante timbro ad umido: « Partitario R. 120 N. . . . . ».

I mandati di pagamento per i lavori in appalto devono essere registrati, tanto dalle Divisioni che dalle Sezioni, anche nel registro Mod. L. 88.

Indipendentemente dagli accertamenti di spettanza della Ragioneria, i Capi delle Divisioni, a mezzo di funzionari che non abbiano ingerenza nella registrazione e nell'inoltro dei mandati, si accerteranno che i registri ed i partitari delle Sezioni siano tenuti in corrente e corrispondano a quelli della Divisione.

Comunicazioni.

Esclusione dalle gare. — Con decreto 1° febbraio 1914 del Ministero della Marina, è stata esclusa dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato la Società « Itala » di Torino, fabbricante di automobili.

Fino a nuovo avviso, le Ditte Luciano Casalini fu Antonio di Vicenza, Raffaele Intrieri fu Luigi di S. Pietro in Guarano (Cosenza), Carlo Pozzi fu Gioacchino di Albiolo (Como) e Vittorio Rebaudi di Ferdinando di Roma, restano escluse dal fare offerte per contrattazioni di conto della nostra Amministrazione.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 21R (C.).

IX Esposizione d'arte in Firenze.

Pei viaggi degli espositori e giurati partecipanti alla Esposizione sovraindicata, è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto la osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli agli espositori e giurati che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata tra Golfo Aranci e Civitavecchia.

Gli espositori e giurati saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI E GIURATI.

Andata e Ritorno: dal 1° marzo al 31 luglio 1914.

SPEDIZIONI DEGLI OGGETTI D'ARTE.

Andata: dal 25 febbraio al 15 marzo 1914.
Ritorno: dal 10 al 31 luglio 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Roma, 1914 — Tip. Editrice Nazionale — C. 80.

Anno VII - N. 10

5 Marzo 1914

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, marzo 1914 — Tip. Editrice Nazionale - C-80.

R. Decreto *n.* 75 *del* 15 *gennaio* 1914, *col quale vengono apportate modificazioni alle norme per la costruzione e l'esercizio delle ferrovie di Stato nella Tripolitania e nella Cirenaica, approvate con R. decreto* 9 *marzo* 1913, *n.* 314 (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto il R. decreto 5 novembre 1911, n. 1247, convertito nella legge 25 febbraio 1912, n. 83;

Visti la legge 6 luglio 1912, n. 749 ed il R. decreto 20 novembre 1912, n. 1205;

Visto il R. decreto 9 marzo 1913, n. 314;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per le colonie, di concerto coi ministri del tesoro e dei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Agli articoli 3°; 5°; 10°; 11°; 13°, 2° comma; 15°, 2° comma; 19°, lettere *d*) ed *e*); 28°, 1° comma; 30°, 2° comma; 32°, 2° e 3° comma; 35°, 1° comma del R. decreto 9 marzo 1913, n. 314, portante norme per la costruzione e l'esercizio delle ferrovie di Stato in Tripolitania e Cirenaica, sono sostituiti i seguenti:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 46 del 24 febbraio 1914.

Art. 3. — Secondo le istruzioni impartite dal ministro delle colonie, udito il governatore, il direttore generale dispone lo studio dei progetti delle nuove linee.

Il ministro approva i progetti, sul parere del direttore generale, quando il loro importo non superi lire 250.000, e, udito il parere del Comitato superiore delle opere pubbliche, quando ecceda tale limite.

Per l'approvazione dei progetti di massima è sempre udito il parere del Comitato.

Possono essere presentati separati progetti per i lavori di costruzione e per gli acquisti del materiale fisso e mobile e delle provviste di impianto.

La revisione dei progetti di lavori e di acquisti, e quella delle relative liquidazioni finali, è fatta dai competenti servizi dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato. Sono esclusi dalla revisione preventiva i progetti di lavori e provviste che importino una spesa inferiore a L. 50.000.

Art. 5. — Il ministro determina se si debba procedere alla esecuzione dei progetti di lavori per mezzo di pubblici incanti, per licitazione o per privata trattativa, o in economia.

Gli acquisti del materiale mobile e fisso, e quelli di tutti gli altri materiali occorrenti all'impianto, ed i relativi collaudi, sono eseguiti a cura della Direzione generale delle ferrovie dello Stato, con le modalità in vigore per le proprie forniture.

Il ministro delle colonie esercita, per gli acquisti sopra detti, le medesime facoltà attribuite nel Regno al ministro dei lavori pubblici ed al Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Art. 10. — I collaudi dei lavori sono, di regola, fatti da funzionari dell'Amministrazione delle ferrovie, delegati dal direttore generale.

Essi sono sottoposti all'approvazione del ministro quando il loro ammontare ecceda le L. 50.000 o quando, per la risoluzione delle vertenze o il condono delle multe, o la dichiarazione di non applicabilità di clausole penali, debbasi udire il parere del Comitato superiore amministrativo.

Le decisioni del ministro sono definitive.

Pei collaudi delle provviste valgono le disposizioni del 2° comma dell'art. 5. La risoluzione delle relative vertenze, il condono delle multe o la dichiarazione della loro inapplicabilità saranno sottoposti all'approvazione del ministro, solo quando si riferiscano a somme eccedenti lire 10,000 per le vertenze, e lire 1000 per le multe.

Art. 11. — Per tutte le competenze attribuite nel titolo I del presente decreto al ministro delle colonie si intendono richiamate le di-

sposizioni del vigente regolamento di amministrazione e contabilità per la Tripolitania e la Cirenaica, in quanto prescrivano il parere del Comitato superiore amministrativo.

Art. 13, 2° comma. — Il ministro delle colonie può, con le stesse forme, autorizzare il direttore generale delle ferrovie dello Stato a delegare alcune delle sue attribuzioni agli ingegneri direttori degli uffici di costruzione, istituiti ai sensi dell'art. 2, o ad altri funzionari da lui dipendenti.

Art. 15, 2° comma. — L'apertura di nuove linee o tronchi è autorizzata con decreto del ministro delle colonie, emesso su proposta dèl direttore generale.

Art. 19, lettera *d*. — Approvare i contratti ad asta pubblica od a licitazione privata d'importo fino a lire 20.000, e quelli a trattativa privata d'importo fino a lire 5000; nonchè autorizzare i lavori in economia ed a cottimo compresi nei limiti di spesa indicati alla lettera *b*).

Lettera *e*. — Approvare i collaudi del lavori e condonare multe o dichiararne l'inapplicabilità, quando la somma condonata non ecceda le L. 1,000.

Art. 28, 1° comma. — All'acquisto ed al collaudo del materiale ferroviario e delle provviste occorrenti all'esercizio sono applicabili le disposizioni del 2° e 3° comma dell'art. 5.

Art. 30, 2° comma. — È pure assegnata e somministrata con le stesse forme, una somma da destinarsi per l'acquisto di scorte, materiali ed oggeti di consumo, e per le spese di carattere patrimoniale.

Art. 32, 2° comma. — Le entrate si dividono in ordinarie e straordinarie. Si inscrivono fra le entrate ordinarie il contributo del Ministero delle colonie nelle spese ordinarie di esercizio, il prodotto del traffico, i proventi dell'uso delle proprietà immobiliari e quelli dell'uso e della vendita di materiali provenienti dall'armamento, dai rotabili e dai lavori in conto esercizio, i rimborsi e concorsi di altre Amministrazioni pubbliche o di terzi nelle spese per lavori di riparazione e ripristino, o per altre prestazioni, noli, ecc.

3° comm.a — Si scrivono fra le entrate straordinarie: il fondo di dotazione e gli eventuali contributi del ministero delle colonie per le spese di carattere patrimoniale; i rimborsi e concorsi di altre Amministrazioni pubbliche o di terzi per lavori e provviste in aumento del patrimonio ferroviario; il ricavato della vendita di beni immobili e dei materiali di disfacimento pertinenti al patrimonio ferroviario.

Art. 35, 1° comma. — Alle spese per l'esercizio delle ferrovie è provveduto dal direttore generale delle ferrovie dello Stato o direttamente, o mediante anticipazioni o aperture di credito in favore dei funzionari dipendenti, nei limiti indicati nell'art. 5, della legge 28 marzo 1912, n. 232.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 15 gennaio 1914.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — SACCHI — BERTOLINI — TEDESCO.

Visto, *Il guardasigilli*: FINOCCHIARO-APRILE.

Ordine di Servizio N. 66. (C.).

Viaggi a prezzo ridotto fra Domodossola e Briga.

Pei viaggi a prezzo ridotto fra Domodossola a Briga degli agenti della nostra Rete e di quelli delle Ferrovie Federali Svizzere, nonchè delle persone di loro famiglia, devono essere applicati i prezzi seguenti i quali sostituiscono quelli comunicati con l'Ordine di Servizio N. 90-1907 che resta di conseguenza abrogato per quanto si riferisce al punto IV.

	1ª classe	2ª classe	3ª classe
da Briga a Iselle transito .	L. 2.30	L. 1.65	L. 1.15
» Iselle » » .	» 0.10	» 0.10	» 0.05
» Varzo » » .	» 0.60	» 0.45	» 0.25
» Preglia » » .	» 1.30	» 0.90	» 0.60
» Domodossola » » .	» 1.60	» 1.15	» 0.75

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *e* 22.

Ordine di Servizio N. 67. (C.).

Concessioni speciali VI e VII.

(Vedi Ordine di Servizio N. 15-1914).

Nell'elenco delle Associazioni di carità ammesse a fruire della Concessione speciale VI, pubblicato con l'Ordine di Servizio N. 15-1914 depennare il richiamo (2) posto a fianco dell'Associazione « Suore dette Povere Figlie di San Gaetano Thiene » in Pancalieri, e la relativa annotazione esposta in calce alla pagina.

Nell'elenco degli Istituti di Carità ammessi a fruire della Concessione speciale VII aggiungere, seguendo l'ordine alfabetico delle sedi, il seguente sodalizio:

PIO RICOVERO PEI SORDOMUTI - *Palermo* (S. Lorenzo Colli).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 68. (C.).

Servizio cumulativo ferroviario-marittimo per il trasporto di oggetti e merci in colli di non oltre 30 Kg.

(Vedi Ordine di Servizio N. 418-1913).

Con riferimento al punto 10 dell'Ordine di Servizio n. 17-1913, si avverte che per i trasporti in servizio cumulativo ferroviario-marittimo di oggetti e merci in colli di non oltre 30 kg. sono sempre da riscuotersi a partenza, oltre alle tasse di bollo delle polizze di carico ed eventualmente della polizza di assicurazione, gli importi di cent. 50 per compilazione documenti e posta, e cent. 5 per lo stampato doganale (punti 3 e 8 della tabella delle tasse accessorie a pag. 9 delle « Condizioni e Tariffe »).

Anche tali importi devono essere accreditati, dalle stazioni transito di mare, alla Società di navigazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 69. (C.).

Servizio merci italo-austro-ungarico.

Alle spedizioni di prodotti dell'industria metallurgica, effettuate dalle appresso indicate stazioni e soggette alla tariffa eccezionale N. I serie *o*, compresa nella Parte II A, fascicolo 1 *a*, della tariffa per il servizio diretto italo-austro-ungarico (edizione 1° gennaio 1912) sono applicabili, in via di carteggio, con effetto dal 20 gennaio 1914 e fino a nuovo avviso, i seguenti prezzi ridotti per quintale:

Eisenerz	Peri	1.31
	Pontebba	1.05
	Cormons	1.00
	Cervignano	1.09
Hieflau	Pera	1.25
	Pontebba	1.01
	Cormons	0.97
	Cervignano	1.05
Kapfenberg Südbahnhof	Peri	1.19
	Pontebba	0.98
	Cormons	0.91
	Cervignano	0.92
Leoben Staatsbahnhof	Peri	1.15
	Pontebba	0.82
	Cormons	0.79
	Cervignano	0.87
Leoben Hauptbahnhof	Peri	1.15
	Pontebba	0.88
	Cormons	0.85
	Cervignano	0.90

Con effetto dal 25 gennaio 1914 e fino a nuovo avviso sono applicabili, alle spedizioni di prodotti dell'industria metallurgica, effettuate dalle appresso indicate stazioni e soggette alla serie *m* della suddetta tariffa eccezionale, i seguenti prezzi ridotti per quintale:

Stazione	Destinazione	Prezzo
Bruck an der Mur Frachtenbahnhof	Peri	1.15
	Pontebba	1.01
	Cormons	0.87
	Cervignano	0.87
Graz Hauptbahnhof	Peri	1.21
	Pontebba	1.26
	Cormons	0.90
	Cervignano	0.91
Kapfenberg Südbahnhof	Peri	1.16
	Pontebba	1.02
	Cormons	0.88
	Cervignano	0.89
Kindberg	Peri	1.21
	Pontebba	1.11
	Cormons	0.94
	Cervignano	0.94
Krieglach	Peri	1.26
	Pontebba	1.16
	Cormons	0.98
	Cervignano	0.06
Leoben Staatsbahnhof	Peri	1.12
	Pontebba	0.86
	Cormons	0.78
	Cervignano	0.86
Leoben Hauptbahnhof	Peri	1.12
	Pontebba	0.92
	Cormons	0.84
	Cervignano	0.87

Mürzzuschlag. . .	Peri	1.29
	Pontebba. . . .	1.20
	Cormons	0.99
	Cervignano . .	0.99
Peggau-Deutsch Feistritz	Peri	1.16
	Pontebba. . . .	1.18
	Cormons	0.87
	Cervignano. . .	0.89
Ternitz.	Peri	1.45
	Pontebba. . . .	1.43
	Cormons	1.14
	Cervignano. . .	1.16
Wien Südbahn . .	Peri	1.56
	Pontebba. . . .	1.50
	Cormons	1.26
	Cervignano . . .	1.26
Zeltweg	Peri	1.00
	Pontebba. . . .	0.77
	Cormons	0.69
	Cervignano. . .	0.76

Di conseguenza, i prezzi attualmente contenuti, per le stazioni indicate nel presente Ordine di Servizio, nelle serie *m* e *o* della tariffa eccezionale N. 1, devono essere annullati.

***

Nella tariffa eccezionale N. XXV, compresa nella Parte II A fascicolo 1 a della tariffa per il servizio diretto italo-austro-ungarico (edizione 1° gennaio 1912), sono da introdursi, con effetto dal 1° marzo 1914, le seguenti modificazioni:

Pag. 144 (ristampata col 3° supplemento del 1° gennaio 1914). I prezzi previsti per la stazione di Mähr Schônberg vanno annullati e sostituiti come appresso;

St. B. Mähr. Schönberg	Peri		2.70 (1)	2.92 (3)
			2.95 (2)	2.99 (4)
	Pontebba		2.27 (1)	2.45 (3)
			2.52 (2)	2.52 (4)
	Cormons		2.23 (1)	2.23 (3)
			2.60 (2)	2.45 (4)
	Cervignano		2.38 (1)	2.42 (3)
			2.62 (2)	2.64 (4)

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 70. (C.).

Reclami per eccedenza di tasse da definirsi direttamente dalle stazioni.

(Vedi Ordine di Servizio N. 160-1909).

D'ora innanzi, le facoltà conferite alle stazioni di provvedere di propria iniziativa ai rimborsi per eccedenze di tassazione sui trasporti e di cui all'art. 33 delle Norme per il servizio contabile delle gestioni merci, vengono estese fino a L. 10 (anzichè a L. 5.—) per ogni spedizione a G. V. e fino a L. 20 (anzichè a L. 10.—) per ogni spedizione a P. V. Acc. e a P. V. Ordinaria.

Continuano però ad essere esclusi dalla competenza delle stazioni, e debbono perciò esser deferiti agli uffici superiori, i rimborsi riguardanti trasporti in servizio cumulativo internazionale, e gli altri pei quali sussista una delle circostanze accennate nel predetto articolo, per escludere la competenza medesima.

Nel caso, poi, che i documenti di trasporto originali, anche se già inscritti in contabilità, non siano ancora stati spediti ai Controlli interessati, le stazioni potranno, limitatamente al ser-

vizio interno e cumulativo italiano, curare il rimborso anche di somme maggiori, restando fermo l'obbligo della presentazione da parte del reclamante della domanda di rimborso Mod. Ci-469 o Ci-470, il cui ammontare liquidato sarà da accreditarsi, nei modi d'uso, sul conto corrente riassuntivo Mod. Ci-502, mediante l'elenco Mod. Ci-515.

Prima di far luogo al rimborso, le stazioni dovranno, però, esaminare attentamente il documento di trasporto, ripetendo la tassazione in base ai dati dal medesimo risultanti e facendo su di esso annotazione della somma che viene restituita, di fronte al totale delle tasse già addebitate, e che non deve essere corretto, ma integralmente portato in conto sui registri e sui riassunti destinati al Controllo.

Eguale annotazione dell'importo del rimborso dovrà ripetersi di fronte alle scritturazioni dei citati registri e riassunti, nonchè sul registro d'uscita.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 19 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 71. (S. T.).

Riparti d'ispezione della Trazione.

(Vedi Ordine di Servizio N. 337-1912).

Con effetto dal 1° marzo 1914, la sede del 2° riparto d'ispezione della trazione del Compartimento di Firenze è stata trasportata da Firenze a Pistoia, e quella del 2° riparto d'ispezione del Compartimento di Ancona è stata trasportata da Ancona a Castellammare Adriatico.

In conseguenza di ciò il prospetto allegato all'Ordine di Servizio N. 337-1912 « Circoscrizioni dei Riparti d'ispezione della trazione » viene modificato in conformità di quanto risulta qui appresso:

DIVISIONI	RIPARTI		DEPOSITI con dotazione di locomotive	LIMITE DELLE CIRCOSCRIZIONI
	N.	Sede		
Firenze	2	Pistoia	Pistoia	Pistoia-Firenze (e); Pistoia (1)-B. Porretta (e); Pistoia-Lucca-Pisa (e); Lucca-Viareggio (e).
Ancona	2	Castellammare Adr.	Castellammare Adr.	Castellammare-Porto d'Ascoli (e); Castellammare-Foggia (e); Giulianova-Teramo.

(1) Dipende dal Compartimento di Firenze per il solo Servizio Trazione, mentre fa parte del Compartimento di Bologna per i Servizi Movimento e Lavori.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

Circolare N. 5v (M. e V.).

Veicoli da inoltrare vuoti nelle officine dell'Amministrazione per scadenza del periodo di garanzia.

Occorre inviare al più presto possibile in officina i veicoli il cui periodo di garanzia sta per cessare, e che sono indicati nello elenco in calce alla presente.

Le ricerche dei detti veicoli dovranno esperirsi da tutte le stazioni della rete alle ore 17 del giorno 15 marzo 1914, estendendole ai veicoli in composizione ai treni, a quelli esistenti sui piazzali di stazione, dei depositi locomotive, dei depositi combustibile, e delle squadre di rialzo, limitatamente, per queste ultime, ai veicoli non ancora sotto riparazione o prossimi ad uscire dalla squadra.

Non appena un veicolo compreso fra quelli sopra indicati viene rintracciato, se esso è vuoto, la stazione vi applicherà da ambo i lati l'etichetta mod. M. 318 di cui l'Ordine di Servizio N. 67-1911 scrivendo a mano, nell'apposito spazio, il motivo per cui il veicolo viene destinato all'officina, ed in questo caso: « per scadenza del periodo di garanzia » e provvedendo al suo pronto invio in officina scortato da mod. M. 130.

Se il veicolo rintracciato è impegnato, la stazione dovrà applicarvi l'etichetta di cui sopra in bianco, comunicando telegraficamente il numero di servizio del veicolo ed il treno d'inoltro alla stazione destinataria, la quale, a sua volta, completerà l'etichetta delle indicazioni necessarie e curerà l'immediato inoltro del veicolo in officina, scortandolo con mod. M. 130.

Di massima i bagagliai a due sale ed i carri dovranno essere etichettati per la più prossima officina rispetto al luogo dove vengono rintracciati, mentre le carrozze ed i bagagliai ed i carri a tre sale ed a carrelli saranno destinati alle officine di Torino, Verona, Firenze, Bologna, Granili, Foggia, Taranto e Palermo, inviandoli a quella più prossima al luogo dove vengono rintracciati.

Avvertesi che se il veicolo fosse munito delle normali etichette di riparazione, le medesime non dovranno esser tolte o coperte con l'etichetta speciale prescritta dalla presente circolare. Così non dovranno esser tolte queste etichette speciali o coperte con quelle ordinarie di riparazione quando occorresse applicare queste ultime a qualche veicolo diretto all'Officina per la visita prima della scadenza del periodo di garanzia.

La stazione che etichetta il veicolo, darà notizia dell'invio alle Officine: per i carri, alla propria Delegazione del Materiale mobile ed al Circolo di ripartizione, per le carrozze ed i bagagliai, alla Delegazione ed al Riparto del Materiale mobile.

Ogni negligenza, omissione od erronea applicazione di etichette verrà severamente punita, anche con l'addebito di tutto o di parte degli inutili percorsi a vuoto che si dovessero verificare e dei danni eventualmente sofferti dall'Amministrazione per la mancata visita del veicolo, prima della scadenza del periodo di garanzia.

Elenco dei veicoli da inoltrare nelle officine per scadenza del periodo di garanzia.

CARROZZE.

AI $^{CR}_{Z}$ N. 19.009; 19.011.

BI $^{CR}_{Z}$ » 29.115; 29.120; 29.183; 29.186; 29.194.

BAGAGLIAI.

DI^{CR} » 84.219; 84.222; 84.257; 84.260; 84.266.

CARRI.

F N. 172.002 a 172.004; 172.015 a 172.017; 172.032 a 172.035; 172.042 a 172.044; 172.200 a 172.203; 172.223 a 172.226; 172.645 a 172.648; 172.668 a 172.670; 172.680 a 172.683; 172.840 a 172.843; 173.468 a 173.470; 173.480

a 173.482; 173.531 a 173.534; 173.556 a 173.559; 173.569 a 173.571; 173.582 a 173.585; 173.595 a 173.597; 173.628 a 173.631; 173.661 a 173.663; 173.700 a 173.702; 173.712 a 173.714; 173.720 a 173.722; 173.924 a 173.926; 173.935 a 173.937; 173.952 a 173.955; 174.103 a 174.105; 174.153 a 174.155; 174.165 a 174.167; 174.310 a 174.312; 174.319 a 174.321; 174.380; 174.748 a 174.750; 174.765 a 174.767; 174.781 a 174. 783; 174.979 a 174.981; 175.731 a 175.733; 175.967 a 175.969;

L N. 474.439 a 474.441; 474.678 a 474.680; 474.848 a 474.850; 474.860 a 474.862; 475.214 a 475.216; 475.624 a 475.627; 477.390 a 477.392; 477.500 a 477.502; 477.949 a 477.951; 477.991 a 477.993; 478.105 a 478.107; 478.186 a 478.188; 478.314 a 478.316; 478.527 a 478.529; 478.707 a 478.709; 478.760 a 478.762; 478.774 a 478.776.

P N. 655.036; 655.040; 655.043.

Poz. N. 693.208 a 693.210; 693.242 a 693.244; 693.281; 693.286.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 9, 11, 40, 41, 42, 45 ed ai Controllori del materiale.

Il Direttore generale
R. BIANCHI.

SENTENZE

Lodo arbitrale. - Azione di nullità. - Motivazione contraditttoria e mancante. - Nuovo giudizio. - Competenza del magistrato ordinario.

È nullo il lodo arbitrale che giustifica la risoluzione data ad uno dei questti sottoposti al Collegio con un ragionamento monco e contradditorio, che si risolve in difetto di motivazione e determina la inosservanza al disposto dell'art. 21, 3° del Cod. di rito civile. Non basta che gli arbitri, nell'assegnare un sovraprezzo alla Impresa, espongano le ragioni di massima che li hanno indotti a determinarlo, essi debbono dire attraverso a quali calcoli ed operazioni, sono pervenuti a tale accertamento, fornendo così le ragioni specifiche della pratica valutazione. Dichiarata la nullità della sentenza arbitrale spetta all'Autorità giudiziaria di decidere in merito alla controversia anche nella ipotesi di una clausola compromissoria e non di un semplice compromesso.

CORTE D'APPELLO DI BOLOGNA - 20 Giugno 1913 - Impresa Carlo Pozzi c. FF. Stato.

FATTO

Per contratto 9 Luglio 1906 l'Impresa Carlo Pozzi assunse l'appalto dei lavori di costruzione del tratto di ferrovia compreso fra le progressive 64442,85 e 14194,54 del tronco Fiume Amaseno Formia della Direttissima Roma-Napoli, alle condizioni stabilite dal capitolato Generale per gli appalti delle Opere dipendenti dal Ministero del LL. PP., dal Capitolato Generale tecnico per la costruzione di strade ferrate nell'interesse dello Stato e dal Capitolato Speciale ed Elenco prezzi allegati al Contratto.

L'impresa, iniziati i lavori, cominciò la perforazione della Galleria Montorso, una delle opere appaltate. Affermando però di aver rinvenuto nell'interno del monte, una roccia straordinariamente compatta, che aumentava le difficoltà dell' opera, la quale veniva così ad eseguirsi in condizioni molto più onerose di quelle contrattualmente previste e prevedibili, iscrisse nel registro di contabilità il 15 agosto 1908 le sue riserve per un soprapprezzo e chiese, a norma dell'art. 22 del Capitolato, che se ne facesse la constatazione in contradittorio. Alla quale riserva il 29 agosto seguente ne aggiunse altra, chiedendo ulteriore compenso, per il prezzo della mano d'opera che disse accresciutosi nel frattempo in misura impreveduta, specificando in seguito le sue richieste di soprapprezzo fino a tutto settembre di quell'anno.

Respinte dalla Direzione dei lavori tutte le domande di maggiori compensi, nonchè la reclamata constatazione in contradittorio, l'impresa senza attendere la definizione dell'appalto, con atto 27 ottobre 1908 domandò il giudizio arbitrale che limitò al seguente quesito:

« Se presentandosi gli scavi in galleria in condizioni affatto « diverse da quelle previste dal contratto, e che l'Impresa doveva « ragionevolmente presumere quando adiva all'asta ed offriva il « ribasso, possa l'Impresa stessa essere tenuta a continuare nei « lavori con l'applicazione di prezzi manifestamente erronei, o « siano dovuti congrui compensi corrispondenti al lavoro riscon- « trato, compensi che si riassumono per gli scavi eseguiti a tutto « agosto 1908 nella somma di L. 526.852,42 ».

Alla fine dell'atto di citazione aggiungeva: « Con l'espressa « riserva di esplicare davanti lo stesso Collegio ogni altra do- « manda conseguenziale ».

L'Amministrazione dei LL. PP. con atto 26 Novembre 1908 impugnava che la sollevata controversia fosse da risolversi durante il corso dei lavori, si opponeva all'accoglimento della domanda e subordinatamente deduceva doversi dichiarare non più applicabile il prezzo contrattuale, doversi invece stabilire nuovi prezzi per ogni categoria di scavi, e all'uopo proponeva alcuni contro-quesiti. Costituitosi il Collegio arbitrale il 16 marzo 1909 l'Impresa esplicò subito la riserva di domande conseguenziali, chiedendo che la pronuncia degli arbitri si estendesse « anche ai lavori eseguiti e con-

tabilizzati a tutto gennaio 1909 » e tale domanda ripetè nella sua seconda memoria in data 31 marzo 1909. A tali specifiche domande e conclusioni nulla mai oppose il Ministero.

In questo stato della controversia, intervenne un primo giudicato del Collegio arbitrale in data 1° aprile 1909, con cui dichiarava ammissibile la domanda dell'Impresa Pozzi, ed ordinava l'accesso giudiziale per la completa istruzione della causa, e quindi nel 26 Luglio 1909 il Collegio stesso rese il suo lodo definitivo così disponendo: « Accoglie per quanto di ragione la domanda dell'Im-
« presa Pozzi e per lo effetto determina in L. 30,44 lorde il prezzo da
« applicarsi ad ogni metro cubo di scavo nel tratto della galleria in
« questione dalla progressiva 600 dello imbocco Napoli fino a quella
« raggiunta al 31 Luglio 1909, e conseguentemente condanna la
« Amministrazione dei LL. PP. a pagare alla detta Impresa il so-
« praprezzo lordo di L. 9,44 per ogni mc. di scavo sui lavori ese-
« guiti e contabilizzati compresi fra le suaccennate progressive »,
e disponeva quindi sulle spese dell'arbitrato e sugli onorari degli arbitri, liquidandoli nella complessiva somma di L. 4.200, compensate tra le parti le spese della reciproca difesa.

Notificata il 5 settembre 1909 tale sentenza, depositata nella Cancelleria della Pretura del 3° Mandamento di Roma, e resa esecutiva con Decreto 27 Luglio 1909 del Pretore, all'Amministrazione dei LL. PP. questa con atto 4 Ottobre successivo la impugnava di nullità per i seguenti motivi:

1) Che gli arbitri avevano giudicato fuori dei limiti del compromesso e ciò anche con motivazione contradditoria e perciò inesistente, quando avevano esteso il compenso o sopraprezzo da essi determinato anche ai lavori eseguiti dall'Impresa dopo l'agosto 1908 a tutto gennaio 1909;

2) che altro eccesso di potere e contraddizione avevano commesso nella determinazione di quel soprapprezzo, per avere essi dichiarato di avere in tale determinazione tenuto conto della mano di opera, dopochè avevano riconosciuto che dell'aumento del costo della mano d'opera non dovevano giudicare, perchè la questione relativa non era stata specificatamente dedotta nel quesito ad essi proposto.

Il Tribunale e la Corte di Appello di Roma con sentenza rispettivamente 6-22 Luglio 1910 e 27 maggio-8 Giugno 1911 respinsero la domanda di nullità del lodo e condannarono l'Amministrazione dei LL. PP. alle spese del giudizio. In sede di appello l'Amministrazione ai due motivi d'annullamento proposti con l'atto 4 ottobre 1909 ne aveva aggiunto un terzo, cioè la mancata ed incompleta motivazione del lodo per quanto concerne la determinazione del concesso maggiore compenso e così privando, tra l'altro, le parti del possibile rimedio della correzione degli errori materiali, e altresì di quello della revocazione.

Avverso la sentenza della Corte di Appello l'Amministrazione dei LL. PP. propose ricorso per Cassazione in base ai due mezzi seguenti:

1 Difetto di motivazione sul secondo titolo di nullità del lodo per eccesso di potere e contraddizione di motivi, risultante dalla dichiarazione degli arbitri, di avere nella determinazione del sopraprezzo, tenuto conto del costo della mano d'opera, dopo avere in altra parte della sentenza riconosciuto che dell'aumento di detto costo, non erano chiamati a giudicare.

Violazione degli art. 518 N. 2 e 360, 361 N. 2 Cod. Proc. Civ.;

2. Altro difetto di motivazione nonchè violazione e falsa applicazione degli art. 20, 21 N. 3, 30 e 32 Cod. Proc. Civ. per avere la sentenza impugnata confuso la questione di massima circa l'obbligo di motivare su tutte le deduzioni e ragioni delle parti, con l'atra ben diversa questione, che l'Amministrazione aveva prospettata, circa l'obbligo più rigoroso ed indeclinabile della motivazione incombente agli arbitri sostituiti ai Magistrati ordinari, quando, come nella specie, è dato loro di fungere ad un tempo da periti per tutto ciò che si attiene all'opera loro di valutazione e di tecnico apprezzamento.

La Corte Suprema con sentenza, 21-28 Marzo 1912, annullò la denunciata pronuncia accogliendo i due mezzi sopra riferiti, e rinviò la causa per nuovo esame a questa Corte, deferendole anche il giudizio sulle spese di Cassazione.

La causa fu riassunta e portata davanti questa Corte dalla Direzione Generale delle Ferrovie, subentrata frattanto, nei riguardi della causa medesima, all'Amministrazione dei lavori pub-

blici, con citazione 1° dicembre 1912, chiedendo fosse accolto il gravame contro la sentenza 6-22 Luglio 1910 del Tribunale di Roma e, per l'effetto, dichiarata la nullità del lodo 26 Luglio 1909 col rinvio delle parti innanzi ad un nuovo collegio di arbitri.

Dopo ciò la causa venne discussa all'udienza 12 maggio p. p. nella quale furono *hinc inde* prese le conclusioni su trascritte.

DIRITTO.

1. L'appellante Amministrazione non ha punto abbandonato come ritenne l'impresa, ma ripropose in questa sede di rinvio, formalmente, nella sua comparsa conclusionale a stampa, pag. 15 e segg., il motivo di nullità della sentenza arbitramentale, per essere gli arbitri incorsi in un eccesso di potere, attribuendo all'Impresa un soprapprezzo per gli scavi nel traforo del Monte Orso, eseguiti a tutto gennaio 1909, invece che soltanto per quelli a tutto agosto 1908 come avrebbe chiesto l'Impresa medesima.

A prescindere dalle ragioni di merito, onde il Tribunale, e con esso la Corte di Roma, dimostrarono inconfutabilmente, colla scorta degli atti e documenti della causa, che gli arbitri non commisero l'accennato eccesso di potere esorbitando dai limiti dell'incarico avuto, alla proponibilità del detto motivo di nullità osta, come bene rilevò pure il Tribunale, la sentenza interlocutoria dell'Aprile 1909, che fece passaggio in cosa giudicata, non essendo stata impugnata, con cui il Collegio arbitrale, fissò l'obbietto della controversia « se un soprapprezzo fosse dovuto per gli scavi eseguiti a tutto gennaio 1909 » cosicchè indarno l'Amministrazione torna ora a ribellarsi all'autorità della regiudicata.

Ad abbondanza osservasi inoltre che essa Amministrazione sarebbesi precluso l'adito a riproporre in questa sede di rinvio, sotto qualsiasi aspetto, compreso quello di mancata motivazione, la nullità della sentenza arbitrale definitiva, per l'anzidetto motivo, giacchè tale motivo non dedusse avanti la Corte di Cassazione, con che mostrò di avervi affatto rinunziato, arrendendosi alle ragioni delle due precedenti pronunzie dei giudici di merito.

2. L'appellante sostenne sempre ed ancora sostiene la nullità del lodo per altro eccesso di potere, nonchè per contraddizione nei motivi, in quanto mentre era pacifico in causa, e fu di conformità dichiarato dagli arbitri medesimi, che oggetto dell'arbitrato era soltanto il maggior compenso preteso dall'Impresa per il maggior costo dello scavo in Galleria a cagione della non preveduta nè prevedibile straordinaria compattezza della roccia, rinvenuta nello interno del monte, lasciando in disparte l'altra questione del maggior costo della mano d'opera per il generale aumento dei salari, gli arbitri finirono per tener conto anche di tale coefficiente nella determinazione del soprapprezzo dovuto per i lavori di scavo.

Le Ferrovie dello Stato fondano il suesposto loro assunto nel seguente passo del lodo: « Attesochè sulla domanda formulata « dalla Impresa nelle riserve inserite nel registro di contabilità, « allo scopo di ottenere un compenso per l'aumento del prezzo « della mano d'opera, il collegio non ritiene di doverla prendere « in considerazione, perchè nel quesito sottoposto al giudizio ar« bitrale tale domanda non è stata specificatamente dedotta, ma « *del costo della mano d'opera, si tiene conto nella determinazione* « *del sopraprezzo per quanto concerne lo scavo in galleria* ».

In verità basta la semplice lettura, senza preconcetti, di questo passo, per convincersi che gli arbitri incorsero nel vizio di eccesso di potere loro rimproverato indipendentemente dall'altro di contradditorietà di motivazione, trattandosi di motivi distinti.

Il Tribunale invece, pur avendo dovuto riconoscere, che la seconda ed ultima parte del ripetuto passo della motivazione, *lascia a desiderare per la sua chiarezza*, nondimeno avvisò che gli arbitri non intesero certo parlare dell'aumento del prezzo della mano d'opera, nei riguardi dello scavo per la galleria, e ciò perchè l'Impresa erasi riservata espressamente di far valere, ad opera compiuta e collaudata, ogni suo diritto a compenso per l'aumento del costo della mano d'opera relativamente a tutto il lavoro fuori e dentro del traforo, e perchè gli arbitri appunto dichiararono che non potevano occuparsi anche della questione concernente il detto compenso.

Di conseguenza, disse il Tribunale, devesi ritenere che la sentenza arbitrale abbia tenuto conto del costo della mano d'opera

soltanto in considerazione del maggior numero, ossia della quantità di operai impiegati nel lavoro di scavo — avendo presente la disputa su questo proposito sorta tra le parti — calcolato però detto costo sul prezzo medio delle mercedi operaie, quando l'appalto fu stipulato nel 1906.

La Corte di Appello Romana, sostanzialmente, ripete il ragionamento dei primi giudici, aggiungendo del suo che la particella *ma* con cui comincia l'ultimo periodo della motivazione in esame del lodo, non deve intendersi nel suo senso letterale e grammaticale, chiaro essendo, che si è in presenza di una semplice improprietà di linguaggio, di uno sbaglio di dizione (*lapsus calami*), mentre il pensiero degli arbitri doveva ricercarsi in tutto il contesto del riportato considerando così come occorre per le sentenze dei giudici ordinari.

L'Impresa si capisce difende la sentenza appellata, con gli argomenti della stessa, e con quelli della sentenza cassata.

Evidentemente il Tribunale, per escludere che il lodo sia in difetto pel mentovato vizio, modificò e corresse - sotto colore di interpretazione — la motivazione *in parte qua*, la lesse a suo modo, facendo dire agli arbitri, ciò che non pensarono, ma avrebbero dovuto dire, e ben chiaramente: e per tal guisa pervenne ad una sanatoria della denunciata nullità, che esorbitava dai suoi poteri.

In altri termini, i giudici di primo grado, dimenticarono che si versava in tema di nullità di lodo (art. 32 cod. proc. Civ.) e invece come si trattasse di giudizio di merito in appello da sentenza dell'organo giurisdizionale ordinario, corressero, rifacendola, ripetesi, la censurata motivazione, alla stregua della quale, notisi, deve valutarsi la portata del dispositivo, per l'intimo nesso che corre tra l'una e l'altro.

E perchè, infine i primi giudici sostituirono — questa è la parola vera — una propria motivazione a quella degli arbitri? Perchè intendendola secondo chiaramente suona, e la intende la pubblica amministrazione, bisognerebbe ammettere, dissero, l'*impossibile* e cioè che gli arbitri incorressero in un madornale inesplicabile errore.

Ma non è certo una buona ragione, è contrario alla logica comune, quando le cose sono limpide, dalla gravità di un errore, per quanto palese, trarre senz'altro la illazione della sua impossibilità,

e questa rimanendo proprio in quelle circostanze, che la gravità dell'errore rileverebbero; con ciò si arriva a sanare con l'errore l'errore medesimo!

Ora, basta quella stessa semplice osservazione, che fu il motivo fondamentale del giudicato del Tribunale, a dimostrare che la censura mossa dall'appellante alla sentenza arbitramentale, è seria ed è pienamente fondata l'osservazione che nella determinazione del maggior compenso per gli scavi in galleria ambedue le parti furono e sono d'accordo, che dovevasi bensì tener conto del maggior numero di operai, che fu necessario adibire nei vecchi scavi ma che doveva essere mantenuto il prezzo medio dei salari in L. 3,74 come era alla data dell'appalto.

Dunque è ragionevole ed ovvio, al contrario di quanto asserì il Tribunale, ritenere che del detto costo originario della mano d'opera, essendo appunto tutti d'accordo che un coefficiente sottinteso, conglobato cogli altri, nel soprapprezzo per gli scavi gli arbitri non possono avere inteso parlare, che ad esso non si riferirono nemmeno pleonasticamente, onde niun dubbio che eglino credettero, erroneamente, di non poter non tener conto dell'avvenuto aumento delle mercedi operaie, e lo calcolarono, per quanto concerne gli scavi in galleria, come dissero esplicitamente, senza ambiguità.

È mai immaginabile, che persone, quali i competenti del Collegio che pronunciò il lodo in controversia, le quali per certissimo sanno scrivere corretto, e tradurre nettamente nel linguaggio le loro idee, i loro giudizi, ignorino ed obliino in un dato momento le regole della sintassi? Non conoscano il valore filologico e grammaticale dei vocaboli, e così della congiunzione *ma*, che è avversativa, e più propriamente, nel caso in disputa, ha significato limitativo o vuoi dire eccettuativo delle cose dette innanzi?

Come si è già accennato più sopra, basta la semplice lettura fatta obbiettivamente, del brano della motivazione di cui si parla per escludere assolutamente abbia il senso datovi dal Tribunale con una artificiosa interpretazione che snaturò il pensiero degli arbitri, dimenticando che *ubi in verbis nulla ambiguitas est, non debet admitti voluntatis quaestio.*

Nè si dica, che se fosse vero, che nelle espressioni usate dal Collegio arbitrale si rispecchia limpida la sua mente, non occorreva poi, che questa Corte si indugiasse a darne la dimostrazione; la

Corte vi si è indugiata, come era opportuno se non necessario, per dimostrare la fallacia del ragionamento dei primi giudici e della Impresa appellata, e si sa, che spesso occorre spendere non poche parole, a denudare la vanità di raziocini e giudizi che, partendo da falsi supposti, concludono falsando od annebbiando la verità anche più tersa.

Ritenuto pertanto che gli arbitri effettivamente pronunciarono fuori dei termini dell'incarico loro commesso dalle parti in causa, per tale motivo la loro sentenza è senz'altro nulla e poichè nel motivo stesso evidentissimo di nullità e assorbito quello per contraddittoria motivazione, cioè in quanto gli arbitri prima dissero di non poter occuparsi della questione dell'aumento del costo della mano d'opera, poi di aver tenuto conto di tale aumento riguardo agli scavi pel traforo, è superfluo l'esame anche della consistenza o non del detto altro motivo.

3. La pubblica Amministrazione in questa sede, ripropose anche il motivo di nullità del lodo che per la prima volta aveva proposto davanti alla Corte di Appello territoriale, e cioè la incompleta e mancata motivazione del lodo, per quanto concerne la determinazione del maggior compenso per gli scavi in galleria, compenso che, come dal dispositivo, determinò in un soprapprezzo lordo di L. 9,44 per ogni metro cubo di scavo, nei lavori eseguiti e contabilizzati.

Anche dell'anzidetto motivo di nullità, la Corte potrebbe esimersi dall'occuparsi, una volta che il lodo deve annullarsi, perchè pronunciato fuori dei termini del compromesso in punto alla fatta valutazione dell'aumento del costo della mano d'opera.

Senonchè, per quanto ad abbondanza, si osserva che veramente gli arbitri non specificarono, e nel caso concreto era necessario, le ragioni per cui pervennero a liquidare come sopra il soprapprezzo dei più volte mentovati scavi.

Ben vero, che l'obbligo della motivazione non richiede che siano prese in esame e discusse tutte le ragioni delle parti, e basta che il giudice dica invece le ragioni del suo pronunziamento; ma non può egli limitarsi a semplici affermazioni, ed enunciazioni generiche, la cui verità non può controllarsi, cosicchè è tolto alle parti di sapere se il giudice abbia errato, o non nella determinazione o nel calcolo dei singoli elementi di fatto, nel procedere a quelle ana-

lisi, a quei conteggi in base a cui, disse nudamente, di aver reso il suo giudizio.

Ora gli arbitri, nel passo della motivazione del lodo in cui dicono che « il collegio ha stabilito il prezzo da applicarsi al ogni « mc. di scavo nel tratto in questione a lorde L. 30,44 vale a dire « con un sopraprezzo di L. 9,44 sul prezzo contrattuale » attraverso di un ragionamento tutto materiato di affermazioni generiche ed incontrollabili, non lasciano punto intravedere di quali elementi specifici sia stato la risultante quel prezzo unitario di L. 30,44.

E tanto più dovevano gli arbitri indicare, sia pure sommariamente, su quali specifici elementi di fatto e criteri concreti di estimazione, attribuirono all'Impresa il detto soprapprezzo, che essi fungevano, per legge (art. 48 2° Cap. Capitolato generale) anche da periti, laonde le parti, all'infuori della sentenza, altre fonti non avevano per conoscere la ragione della decisione; ed è strano che l'appellata, appunto perchè gli arbitri erano anche periti, sostenga che essi assolsero pienamente l'obbligo della motivazione, richiamandosi genuinamente al processo tenuto per stabilire il ripetuto sopraprezzo.

La deficienza della motivazione in esame, si rileva anche dall'impossibilità in cui furono poste le parti, per accertare se gli arbitri incorsero in errori materiali che potrebbero, secondo una accreditata dottrina, dar luogo a rettifica davanti gli stessi arbitri, od in errori di fatto suscettiibli di correzione mediante giudizio di revocazione.

Dunque il lodo è nullo eziandio per deficiente motivazione (art. 21 N. 3 e 32 N. 4 della proc. civ.).

4. L'appellante chiede che, annullato il lodo, le parti siano rimandate innanzi un nuovo collegio arbitrale, costituito nei modi prescritti dall'articolo 43 del capitolato generale, per la decisione del merito, e tale sua domanda appoggia sulla distinzione tra clausola compromissoria e compromesso, sostenendo che quella non si esaurisce con una sentenza arbitrale che venga annullata, al contrario di ciò che si verifica pel compromesso.

Non crede la Corte di poter accogliere la suddetta domanda, di fronte all'art. 33 cap. del cod. di proc. civ. che in termini chiaris-

simi, onde preclude l'adito ad interpretazione restrittiva, dispone che « quando sia dichiarata la nullità della sentenza degli arbitri, « l'autorità giudiziaria pronuncia anche sul merito della contro- « versia ».

Non può quindi l'interprete fare distinzione fra lodi pronunciati in esecuzione di compromesso, od a seguito di clausola compromissoria, e su tale distinzione arbitraria, creare la regola, che la clausola compromissoria, ha virtù propria di mantenere la competenza arbitrale, anche dopo annullato il lodo, su controversie previste dalla clausola medesima. Ma oltre la lettera perspicua della legge, è anche lo spirito che la informa, per cui la mentovata distinzione deve ripudiarsi, giacchè il citato articolo 33, facendo rivivere la giurisdizione contenziosa ordinaria, intese impedire, e notisi nell'interesse pubblico, la possibile indefinita sopravvivenza di litigi per effetto di successivi lodi, che venissero dichiarati nulli di volta in volta, e ciascuno per un motivo nuovo, e tale inconveniente gravissimo si verificherebbe in tutti i casi di lodi nulli, stati emessi a seguito di clausola compromissoria.

Del resto la clausola compromissoria, rispetto a ciascuna controversia al momento in cui questa sorge e viene deferita all'arbitrato, in effetti si tramuta in un vero e proprio compromesso, funziona come questo. In sostanza, ogni clausola compromissoria porta in sè latente il compromesso, che si traduce in atto automaticamente al sorgere delle controversie previste dalla clausola. Ben si intende che detta clausola si esaurirà soltanto rispetto a quella o a quelle controversie su cui fu pronunciato un lodo, dichiarato nullo, non rispetto alle controversie pur contemplate dalla clausola stessa e non ancora sottoposte ad arbitrato.

Ciò premesso, annullato il lodo, l'autorità giudiziaria competente a decidere la controversia in merito è quella stessa di 1° grado che fu competente a conoscere della nullità del lodo (argomento dell'art. 33 proc. civ.).

5. Le spese di lite, riguardo a tutte le pregresse sue fasi, comprese quelle pel lodo, devono per effetto dell'esito del presente giudizio in sede di rinvio, porsi per intero a carico dell'appellata Impresa; — riguardo a quelle pure del presente giudizio in esso l'appaltante Amministrazione essendo rimasta soccombente in due punti della sua difesa, però secondari, si reputa equo condannare

l'appellata solo in 4/5 di dette spese, compensato l'altro quinto, ponendo a suo carico esclusivo le spese della presente sentenza e consecutive di rito.

P. q. m. Giudicando in sede di rinvio in virtù della sentenza 7-21 marzo 1912 della Corte di Cassazione di Roma;

Respinta ogni diversa istanza, eccezione e deduzione;

Accoglie per quanto di ragione, l'appello prodotto dall'Amministrazione pubblica dello Stato avverso la sentenza 6-22 luglio 1909 della Sez. I del Tribunale di Roma, e, per l'effetto, revocandola e facendo ciò che dovevano fare i primi giudici, dichiara che è nullo il lodo reso nel 26 luglio 1909 nella controversia tra l'Amministrazione pubblica suddetta e l'Impresa Carlo Pozzi.

Rimanda esse parti davanti al Tribunale di Roma per la risoluzione della controversia in merito tra loro contestata.

Condanna l'appellata Impresa a tutte le spese annotate a debito pei giudizi arbitrali e davanti il Tribunale, la Corte di Appello e la Cassazione di Roma, e la condanna pure a pagare per intero gli onorari di procuratore ed avvocato, dovuti alla difesa dell'avversaria Amministrazione, per ciascuno dei predetti giudizi.

Condanna l'appellante medesima nei riguardi di questo giudizio di rinvio, in quattro quinti delle spese annotate a debito e degli onorari di procuratore e di avvocato dovuti pure alla difesa anzidetta, compensato l'altro quinto, e per intero delle spese della predetta sentenza e successive di rito.

Delega alla tassazione degli onorari tutti suindicati, il sottoscritto Primo Presidente, estensore.

Campione senza assicurazione di valore. - Perdita. - Indennità.

L'indennizzo per la perdita dei campioni spediti a bagaglio senza assicurazione di valore, anche nel caso di dolo o di colpa grave degli agenti ferroviari, è limitato esclusivamente al valore intrinseco e venale dei campioni della stessa natura e qualità nel luogo e nel tempo della accettazione del trasporto.

TRIBUNALE BARI - 27-12-1912 - Rispoli Ermelinda c. Ferrovie dello Stato.

FATTO.

Ritenuto che nel giorno 20 dicembre dello scorso anno il viaggiatore della D. S. Gargiulo di D. corrente in Napoli, spediva da Manduria per Gravina col treno 4794, il suo bagaglio del peso di chilogrammi quaranta, contenente delle cravatte da consegnarsi ai clienti della Ditta medesima, nonchè un completo campionario del medesimo articolo, cravatte, per assumere nuove ordinazioni.

Che detto bagaglio non giunse a destinazione nel giorno successivo, nè nei giorni posteriori non ostante i reclami e le richieste, tanto che la summenzionata Ditta fu costretta intimare, in data 29 dicembre 1911, al Direttore Generale Comm. Bianchi delle Ferrovie dello Stato in persona del Capostazione di Gravina, regolare atto protestativo, col quale, reiterando le proposte già fatte per iscritto in un precedente reclamo inviato all'Amministrazione ferroviaria, invitava questa ultima a consegnarle immediatamente il bagaglio in questione ed a rivalerla dei danni in lire 4000, oltre i posteriori nella misura di lire cento al giorno, occasionati dall'incuria dell'Amministrazione stessa, con salvezza di ogni altro diritto, ragione ed azione in caso di inadempienza da parte dell'Amministrazione ferroviaria.

Che conseguentemente con altro atto in data 21 febbraio corrente anno, la Signora Ermelinda Rispoli, quale rappresentante della stessa ditta S. Gargiulo di S. di Napoli premettendo tutto quanto sopra è detto e che l'ammontare dei danni a quell'epoca ascendeva a lire 12 mila, oltre i posteriori, conveniva il prefato Capostazione di Gravina, nella detta qualità, a comparire dinanzi questo Collegio all'udienza del 15 marzo, per sentirsi condannare a causa della mancata consegna e della dispersione del bagaglio, di sopra descritto, al rifacimento di tutti i danni nella somma complessiva di lire 12000 o di quell'altra che il Tribunale avesse creduto più equo con le spese del giudizio e compenso di avvocato.

Che non essendo stata la suddetta domanda inscritta a ruolo, con altro atto del 23 marzo la signora Ermelinda Rispoli, quale rapresentante la Ditta S. Gargiulo riproduceva la causa citando il Sig. Barone Luigi Capostazione di Gravina per l'udienza del 5 aprile di questo Tribunale.

Che a seguito di rinvii la causa veniva messa a relazione del Giudice D'Amato Gennaro per il giorno 13 dicembre nel qual giorno passava in decisione in contraddittorio delle parti, i procuratori delle quali concludevano come dalle deduzioni superiormente trascritte.

DIRITTO.

Osserva innanzi tutto il Collegio che le ragioni addotte dalla difesa della convenuta Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, per far ritenere limitata nella specie la responsabilità dell'Amministrazione al solo valore intrinseco e venale della materia dei campioni, calcolato nella base del prezzo corrente dei campioni della stessa natura e qualità, al luogo e nel tempo dell'accettazione del trasporto, trovano il loro giuridico fondamento negli art. 43 delle Tariffe; 1 e 2 della Tariffa speciale A e 5 delle Condizioni Generali per l'applicazione delle Tariffe speciali e quindi sono meritevoli di accoglimento. Infatti basta tenere solo presente le anzidette disposizioni per convincersi della esagerazione della domanda spiegata dalla Ditta attrice, la quale se avesse pensato a fare la dichiarazione di valore, cioè l'assegnazione a norma del-

l'art. 48 delle medesime, non avrebbe avuto altro diritto che quello di pretendere dall'Amministrazione ferroviaria l'intera somma dichiarata nell'atto di spedizione.

L'art. 43 dice: « Se per i campioni non viene fatta la dichiarazione del valore, e tuttavia si presentano alla spedizione come bagaglio, questi, di pieno diritto vengono trasportati ai prezzi ed alle condizioni della Tariffa speciale A considerandosi la mancanza di tale dichiarazone, quale domanda della Tariffa speciale.

E la tariffa speciale A dispone all'art. 1: la presente tariffa per eccezione alla regola generale, si applica di pieno diritto e senza domanda del viaggiatore ai campioni spediti come bagaglio, per i quali non sia stata fatta la dichiarazione del valore prescritta dall'art. 43 delle Tariffe e Condizioni per trasporto . . . . ed all'art. 2 . . . . .si determina preventivamente la responsabilità delle Ferrovie, in caso di perdita o di avaria » responsabilità limitata, in ogni caso, al solò valore intrinseco e venale dei campioni calcolato a norma dell'art. 5 delle Condizioni Generali per l'applicazione delle Tariffe speciali escluso ogni e qualunque altro apprezzamento.

Infine l'art. 5 Condizioni generali dice che la responsabilità dell'Amministrazione è limitata al valore intrinseco e venale della materia dei campioni, calcolato sulla base del prezzo corrente dei campioni della stessa natura e qualità al luogo e nel tempo dell'accettazione del trasporto.

Ciò premesso, si vede abbastanza chiaramente come con le dette disposizioni delle varie tariffe si è voluto stabilire a l'indennizzo da corrispondersi dall'Amministrazione ferroviaria, in caso di perdita od avaria dei campionari dei commessi viaggiatori da tempo ammessi come bagaglio e questo indennizzo in caso di spedizione semplice senza cioè l'assicurazione non può andare oltre il valore intrinseco e venale dei campioni anche quando la perdita od avaria possano addebitarsi solo a colpa lata dipendente dall'Amministrazione ferroviaria giacchè se si dovesse per tali casi ricorrere alle disposizioni generali degli art. 1127 e 1129 Codice Civile, come qualche illustre scrittore e qualche pronunziato giudiziario hanno cercato di sostenere, non si comprenderebbe la disposizione decisiva e tagliente del menzionato articolo 2 della Tariffa speciale A « escluso ogni e qualsiasi apprezzamento ». Queste pa-

role adoperate dal legislatore non consentono alcuna interpretazione estensiva, come dalla difesa attrice vorrebbesi sostenere, specie se si consideri che le disposizioni inerenti al trasporto dei campioni come bagaglio, vennero dettate per mettere un freno alle elevatissime domande d'indennizzi in caso di perdita ed avaria, nelle quali si facevano comprendere il valore del campionario, l'utile mancato e le provvisioni sugli affari presunti, lo sviamento della clientela ed altri vari coefficienti (proprio come viene praticato nella specie dalla Ditta Gargiulo, domande che in molti casi incontrano il favore dei Tribunali che liquidano fortissimi indennizzi.

Per le quali considerazioni il Collegio attenendosi all'opinione della dottrina e giurisprudenza dominante nella materia, deve ritenere che « anche nel caso di dolo o colpa grave dei dipendenti dell'Amministrazione per la perdita di un campionario spedito come bagaglio, senza l'assicurazione, il risarcimento del danno e la responsabilità dell'Amministrazione ferroviaria sono limitati esclusivamente al valore intrinseco e venale dei campioni calcolato nella base del prezzo corrente dei campioni della stessa natura e qualità, al luogo e nel tempo dell'accettazione del trasporto ».

E poichè nella specie, essendosi ritrovato il bagaglio ritenuto perduto, un tale accertamento è di facile esecuzione, per cui si impone disporre una perizia per rilevare l'ammontare del valore calcolato come sopra.

Poichè disponendosi un mezzo istruttorio, ogni altro provvedimento sia in merito che sulle spese deve rinviarsi al definitivo e la clausola di provvisoria esecuzione può concedersi.

Per tali motivi il Tribunale uditi i procuratori delle parti e respinte tutte le contrarie istanze eccezioni e difese.

Pronunziando interlocutoriamente sulla domanda spiegata dalla Signora Ermelinda Rispoli, nella qualità di rappresentante proprietaria della Ditta S. Gargiulo di D. corrente in Napoli con gli atti del 26 febbraio e 23 marzo corrente anno contro l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato provvede nel modo che segue:

1. Dichiara limitata la responsabilità dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato a favore della Ditta Attrice per la perdita di un bagaglio contenente delle cravatte ed un completo cam-

pionario dello stesso articolo al valore venale ed intrinseco della merce, calcolato a norma dell'art. 5 delle disposizioni generali per l'applicazione delle tariffe speciali.

2. Nomina il Sig. Peroni Roberto commerciante di cravatte in Bari a perito per procedere all'accertamento del valore medesimo nel modo come sopra, tenedo presenti i rilievi delle parti, senza trascriverli e gli oggetti contenuti nel bagaglio della Ditta Gargiulo attualmente presso le Ferrovie dello Stato e formando una breve relazione che depositerà in questa Cancelleria nel termine di giorni 20 dal giuramento che lo stesso perito presterà dinanzi l'estensore della sentenza che all'uopo si delega.

3. Riserba ogni ulteriore provvedimento sul merito e sulle spese.

4. Munisce la sentenza di clausola provvisionale nonostante gravame e senza cauzione.

Errata-corrige

Allegato B *all'Ordine di Servizio N*. 59 (Bollettino N. 9-1914).

— In piè della pagina n. 162, di fronte al nome di Cornigliano Campi nella finca 16ª inserire la lettera F.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. 4.00
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» 8.00
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato - Ufficio rivendita libri e giornali)	» 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO VII - N. 11

12 MARZO 1914

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, marzo 1914 — Tip. Editrice Nazionale - C-80.

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

Per memoria.

In Appendice:

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

R. Decreto *n.* 76 *del* 15 *gennaio* 1914, *col quale viene approvato il nuovo ordinamento dei servizi per le opere pubbliche in Tripolitania e in Cirenaica in sostituzione di quello del* 9 *marzo* 1913, *n.* 288 (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Viste le leggi 25 febbraio 1912, n. 83, 6 luglio 1912, n. 749, e 16 dicembre 1912, n. 1312;

Visti i RR. decreti 20 novembre 1912, n. 1205, 9 gennaio 1913, n. 39, e 30 dello stesso mese, n. 83;

Ritenuta la necessità di disciplinare, con apposite norme, il servizio delle opere pubbliche nelle zone più interne del territorio, e di coordinare le nuove regole con quelle vigenti, approvate con R. decreto 9 marzo 1913, n. 288;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per le colonie, di concerto con quello dei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È abrogato il R. decreto 9 marzo 1913, n. 288, col quale fu approvato l'ordinamento dei servizi per le opere pubbliche in Tripolitania e in Cirenaica.

(1) Pubblicato nella « Gazzetta ufficiale » n. 47 del 25 febbraio 1914.

Art. 2.

È approvato l'ordinamento dei servizi per le opere pubbliche in Tripolitania e in Cirenaica, secondo l'unito testo, vistato, d'ordine Nostro, dal ministro delle colonie.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 15 gennaio 1914.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — BERTOLINI — SACCHI.

Visto, *Il guardasigilli*: FINOCCHIARO-APRILE.

Ordinamento dei servizi per le opere pubbliche in Tripolitania e in Cirenaica

TITOLO I.

Costituzione degli uffici e disposizioni generali

Capo I.

Costituzione degli uffici.

Art. 1.

In Tripolitania e in Cirenaica sono istituiti « Uffici per le opere pubbliche »; i quali possono essere ordinari e speciali.

Possono, inoltre, essere istituite sezioni distaccate, autonome o dipendenti da un ufficio.

Art. 2.

Per l'alta direzione e la sorveglianza degli uffici dipendenti e dei servizi, è istituito un « Ufficio d'ispezione per le opere pubbliche », diretto da un ispettore superiore del genio civile.

Art. 3.

Gli uffici sono formati, di regola, con personale del corpo Reale del genio civile, messo a disposizione del Ministero delle colonie, da quello dei lavori pubblici; ma può esservi addetto, con le stesse forme, personale di altre Amministrazioni dello Stato. Può, inoltre, esservi assegnato personale provvisorio; e, qualora esso sia scelto fra quello già addetto ad uffici del genio civile del Regno, il servizio alla dipendenza del Ministero delle colonie si considera, per ogni effetto, come se fosse prestato negli uffici medesimi.

Art. 4.

Il personale addetto agli uffici continua ad essere sottoposto, nei riguardi della carriera e della disciplina, alle norme legislative e regolamenti vigenti nelle amministrazioni cui appartiene.

Le attribuzioni disciplinari, conferite dalle suddette norme al ministro, sono esercitate dal governatore, quando non sia richiesto il parere di Consigli sedenti presso le Amministrazioni centrali: nel qual caso, il ministro delle colonie promuove gli opportuni provvedimenti dal ministro competente.

Art. 5.

Il ministro delle colonie, udito il governatore, provvede, con suo decreto, alla creazione di nuovi uffici e alla soppressione di quelli esistenti, a determinarne la sede, la circoscrizione e la competenza.

Art. 6.

Presso il Ministero delle colonie è istituito un « Comitato superiore per le opere pubbliche », presieduto da un presidente di sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, e composto di un tecnico, membro effettivo del medesimo Consiglio, di un funzionario superiore tecnico delle ferrovie dello Stato, dell'ispettore superiore per le opere pubbliche, e del direttore generale preposti a questo servizio presso il Ministero. Il Comitato è parificato, per ogni effetto di legge e di regolamento, al Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Il presidente, il membro del Consiglio superiore e il funzionario delle ferrovie sono nominati per decreto Reale, su proposta del ministro delle colonie, e restano in carica due anni. Con le stesse forme e per lo stesso periodo di tempo, sono nominati due supplenti, scelti nelle medesime categorie.

Il ministro delle colonie, con suo decreto, può inoltre, per un determinato periodo di tempo o per la trattazione di singoli affari, aggregare al Comitato persone di speciale competenza.

I componenti il Comitato continuano ad esercitare il loro ufficio presso le Amministrazioni a cui appartengono.

Art. 7.

Per lo studio di speciali problemi o progetti, e, in genere, per provvedere a particolari esigenze del servizio, il ministro delle colonie può valersi dell'opera di persone competenti, estranee all'Amministrazione, alle condizioni che saranno da lui, volta per volta, determinate.

CAPO II.

Disposizioni generali.

Art. 8.

Il Comitato superiore dà parere:

a) sui progetti di massima;

b) sui progetti esecutivi il cui importo superi le lire 250,000;

c) sugli atti di collaudo che implicano la risoluzione di riserve di speciale importanza, o per la loro natura o per il loro ammontare;

d) su tutte le questioni per le quali il ministro giudichi conveniente promuoverlo.

Art. 9.

L'ispettore superiore dipende dal ministro delle colonie, salvo per gli affari di competenza propria del governatore, a tenore del presente decreto, per i quali dipende direttamente da lui.

L'ispettore superiore, oltre le attribuzioni specificate nel presente decreto:

a) esercita l'alta direzione degli uffici e ne vigila l'andamento;

b) assume l'iniziativa per lo studio dei progetti, e, in base alle direttive impartitegli volta per volta dal governatore, formula i programmi annuali previsti all'articolo 14;

c) rassegna al governatore, per la trasmissione al ministro, le proposte, sia per l'istituzione di nuovi uffici o di sezioni distaccate, che per la destinazione del personale in colonia e il suo richiamo in Italia;

d) propone al governatore il trasferimento degli ingegneri fra i vari uffici, e provvede a quello del personale subalterno, d'ordine e provvisorio, dandone contemporaneamente avviso al Ministero e al governatore;

e) accorda ai funzionari dipendenti i congedi ordinari, e rassegna, col suo parere, le domande di congedo straordinario al governatore per i provvedimenti del ministro;

f) stabilisce, sentito l'ingegnere capo, l'ordinamento interno degli uffici e la loro distribuzione in sezioni;

g) adempie agli incarichi speciali che gli sono conferiti dal governatore, e dà parere sulle questioni che gli siano da lui proposte;

h) invia al Ministero e al governatore una relazione bimestrale sull'andamento dei servizi e degli uffici e sullo stato delle opere.

L'ispettore, in colonia, ha rango di presidente di sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Egli corrisponde direttamente col Ministero, col governatore, con tutti gli uffici della colonia e con le imprese dei lavori.

Art. 10.

Gli ingegneri capi preposti agli uffici per le opere pubbliche sono incaricati della direzione dei servizi loro affidati, e ne sono responsabili. Essi, oltre ad esercitare le attribuzioni specificate nel presente decreto:

a) dirigono e sorvegliano lo studio dei progetti, attenendosi alle istruzioni impartite dall'ispettore superiore;

b) curano la regolare esecuzione dei lavori, dando, all'uopo, le occorrenti direttive agli ingegneri dipendenti;

c) adempiono a tutti gli incarichi loro conferiti dal Ministero, dal governatore e dall'ispettore superiore;

d) vigilano sul personale che da loro dipende, e promuovono dall'ispettore superiore, o per suo mezzo, i provvedimenti che lo riguardano;

e) inviano al governatore e all'ispettore superiore relazioni bimestrali sull'andamento dei servizi e degli uffici e sullo stato delle opere affidate alla loro gestione.

Gli ingegneri capi corrispondono col governatore, con gli uffici della colonia, con l'ispettore superiore, con le imprese di lavori e, nei casi di urgenza, direttamente col Ministero, dando contemporanea notizia al governatore delle comunicazioni fatte.

Art. 11.

Per decreto del ministro delle colonie, promosso dal governatore, su proposta dell'ispettore superiore, le attribuzioni e le competenze di cui al precedente articolo, possono essere, in tutto o in parte, deferite agli ingegneri dirigenti le sezioni distaccate autonome.

Art. 12.

L'ufficio dell'ispettore superiore e gli uffici dipendenti provvedono, entro i limiti della rispettiva competenza, stabiliti negli articoli successivi, alla revisione contabile dei progetti e degli atti di collaudo, per mezzo di un funzionario epressamente designato dal capo dell'ufficio.

Egli può essere, quando occorra, coadiuvato da altri nell'adempimento di questo incarico; ma è, in ogni caso, direttamente responsabile dell'esattezza dei computi, e deve firmare la clausola revisionale.

La revisione contabile dei progetti e degli atti di collaudo, l'approvazione dei quali è demandata al Ministero, è fatta, quando ne sia il caso, dallo speciale ufficio tecnico presso il Ministero dei lavori pubblici.

Art. 13.

Il governatore e gli organi da lui delegati per la vigilanza e la tutela sulle amministrazioni locali possono valersi degli uffici per le opere pubbliche in tutti gli affari che abbiano carattere tecnico.

Art. 14.

Entro il termine fissato dal ministro, il governatore presenta il programma dei lavori e delle provviste da eseguire in ciascuno esercizio finanziario. Il ministro lo approva, stabilisce l'ammontare della spesa per ciascuna opera o categoria di opere, fissa un adeguato fondo di riserva per maggiori lavori ed imprevisti, ed assume gli occorrenti impegni finanziari, dandone comunicazione al governatore.

Le modificazioni e aggiunte, che, per sopravvenute esigenze, si rendessero necessarie al programma dei lavori durante l'anno, sono approvate dal ministro, nel modo prescritto al comma precedente.

Art. 15.

In base agli elementi forniti dall'ispettore superiore, è, inoltre presentato ogni anno, dal governatore al ministro, un preventivo delle diverse categorie di spese attinenti al normale funzionamento degli uffici, alle indennità ed altre competenze del personale. Il ministro lo approva, e autorizza il governatore a disporre le occorrenti spese.

Art. 16.

Per provvedere alle spese e ai pagamenti, considerati nei precedenti articoli 14 e 15, il ministro delle colonie assegna al governatore, per ogni esercizio finanziario, in una o più volte, un fondo; dal quale questi preleva, sotto la sua responsabilità, quanto gli occorre per fare pagamenti diretti o aperture di credito e anticipazioni a favore dei funzionari dipendenti. Il ministro provvede a reintegrare tale fondo, rimborsando il governatore delle spese sostenute, in base alla presentazione dei documenti contabili giustificativi.

TITOLO II.

Regole di competenza per la gestione dei lavori

Capo I.

Divisione del territorio.

Art. 17.

Il territorio della colonia, per ciò che concerne le regole di competenza tecnica e amministrativa e la gestione dei lavori, è diviso in tre zone:

a) la prima, nella quale hanno vigore, oltre le norme stabilite al titolo I, quelle del successivo capo 2° del presente decreto;

b) la seconda, nella quale le medesime norme hanno vigore, modificate con le particolari disposizioni del successivo capo 3°;

c) la terza, ove si provvede secondo il disposto dell'art. 41.

Il ministro delle colonie, su proposta del governatore, udito l'ispettore superiore, determina, con suo decreto, il territorio corrispondente a queste tre zone; e, quando occorra, col medesimo procedimento, ne modifica l'ambito.

Capo II.

Regole per la prima zona.

Art. 18.

L'approvazione tecnica dei progetti esecutivi spetta:

a) all'ingegnere capo, per quelli di nuove opere, quando l'importo non superi le L. 20.000, e per quelli di manutenzione o riparazione, non eccedenti l'ammontare di L. 40.000; salvo che l'ispettore non creda, per ragioni speciali, di avocarla a sè, e salvo l'obbligo in ogni modo, di dare a lui immediata notizia dell'approvazione impartita:

b) all'ispettore, per tutti quelli l'importo dei quali non ecceda le L. 250.000;

c) al ministro, in tutti gli altri casi.

Art. 19.

Il governatore approva, nei riguardi della convenienza amministrativa, i singoli progetti delle opere ammesse nel programma, quando siano contenuti entro il limite di spesa fissato dagli ordinamenti in vigore; ne autorizza l'esecuzione approvando i relativi contratti, e ne tiene la gestione amministrativa e contabile.

Le medesime facoltà sono esercitate, in tutti gli altri casi, dal ministro.

In circostanze di comprovata urgenza, il governatore può autorizzare l'inizio dei lavori non compresi nel programma, salvo a chiedere, entro il più breve termine possibile, la conferma al Ministero.

Qualora ogni indugio sia pericoloso, l'inizio dei lavori può anche essere disposto, sotto la propria responsabilità, dall'ingegnere capo, che ne dà contemporaneo avviso, possibilmente telegrafico, al governatore e all'ispettore.

Art. 20.

Gli ingegneri capi e l'ispettore superiore possono, quando se ne manifesti la necessità, autorizzare variazioni ed aggiunte ai progetti da essi approvati nei riguardi tecnici, purchè la relativa spesa non ecceda la somma disponibile per imprevisti e lavori in economia.

Qualora si tratti di progetti ai quali l'approvazione non sia stata da essi impartita, tale facoltà può essere esercitata:

a) dagli ingegneri capi, purchè la spesa non superi la metà della somma assegnata per imprevisti e lavori in economia, non ecceda, in ogni caso, le L. 25.000, e le variazioni ed aggiunte siano tali da non alterare la sostanza dei progetti medesimi nè i prezzi del contratto;

b) dall'ispettore, sino al limite della somma disponibile per imprevisti e lavori in economia, e purchè non sia alterata la sostanza dei progetti.

Art. 21.

Tutte le altre variazioni ed aggiunte sono autorizzate dal governatore, a condizione che il loro ammontare non ecceda il quinto del progetto principale da lui approvato.

In ogni altro caso, non possono essere mandate ad effetto senza l'autorizzazione del ministro.

Art. 22.

Qualora, durante il corso dei lavori, sorgano contestazioni, alle quali non siano applicabili le disposizioni degli articoli 20 e 21, spetta all'ingegnere capo di risolverle, su ricorso dell'impresa, quando il progetto sia stato da lui approvato e l'ammontare dei maggiori compensi concessi non superi la somma ancora disponibile per imprevisti al momento della risoluzione. In tutti gli altri casi, la medesima facoltà spetta all'ispettore superiore, sempre entro il limite della somma ancora disponibile per imprevisti al momento della risoluzione, e purchè l'ammontare dei maggiori compensi non ecceda le L. 25.000.

Nel calcolare questi limiti, si tiene conto, in caso di concessione di sovrapprezzi o nuovi prezzi, dell'onere che essi importerebbero, applicati non solamente alle quantità dei lavori già inscritte in contabilità, ma anche a quelle da eseguire.

Le risoluzioni definitive dell'ingegnere capo o dell'ispettore, sono comunicate, con ordine di servizio, all'impresa; che ha l'obbligo di darvi esecuzione, salvo sempre il suo diritto di inscrivere le riserve nel registro di contabilità.

Art. 23.

Qualora le risoluzioni dell'ingegnere capo o dell'ispettore portino a superare i limiti stabiliti nel precedente articolo, essi le presentano in forma di proposte motivate al governatore. Questi decide, quando il progetto sia stato da lui approvato e la spesa relativa, tenuto conto di quanto dispone il secondo comma del precedente articolo, non ecceda il decimo dell'ammontare contrattuale dei lavori. In tutti gli altri casi, ne riferisce al ministro per le sue determinazioni.

Le decisioni definitive del ministro o del governatore sono comunicate all'impresa, nei modi e per gli effetti considerati all'ultimo comma del precedente articolo.

Art. 24.

Qualora circostanze speciali impediscano temporaneamente che i lavori procedano ultilmente e a regola d'arte, l'ingegnere capo può autorizzarne la sospensione.

I verbali di sospensione e quelli di ripresa dei lavori devono essere comunicati all'ispettore e trasmessi all'autorità amministrativa che ha approvato il contratto.

L'ingegnere capo può anche concedere, per una sola volta, proroghe sino al limite massimo di trenta giorni. Quelle per un periodo di tempo maggiore e tutte le altre eventualmente chieste in aggiunta alla prima, concessa come sopra è detto, sono accordate dall'autorità amministrativa che ha approvato il contratto, udito, ove lo creda opportuno, il parere dell'ispettore.

Art. 25.

Entro i limiti d'importo, posti al paragrafo **a**) dell'art. 18, gli ingegneri capi confermano e vistano i certificati di regolare esecuzione rilasciati dai direttori dei lavori, e procedono direttamente ai collaudi delle opere, presentando in ambedue i casi motivate proposte, così in merito alle riserve inscritte dall'impresa nel registro di contabilità e nel conto finale, come circa l'applicabilità o non delle clausole penali.

Art. 26.

L'ispettore superiore procede direttamente o per mezzo di un suo delegato al collaudo dei lavori l'importo dei quali superi i limiti di competenza degli ingegneri capi e non ecceda le L. 250,000. Egli presenta, inoltre, proposte motivate circa le riserve e le clausole penali, ai sensi del precedente articolo.

Art. 27.

Il governatore approva i collaudi delle opere e provviste i progetti delle quali siano stati parimente da lui approvati; delibera sulle riserve dell'impresa e sull'applicabilità o non delle clausole penali, sentite le proposte motivate dell'ispettore o dell'ingegnere capo.

Qualora, peraltro, la risoluzione della vertenza adottata dal governatore importi una spesa per maggiori compensi che ecceda il limite posto alla sua competenza dall'art. 23, egli, prima di comunicarle all'impresa, deve richiedere l'assenso del Ministero.

Art. 28.

Il ministro delega uno o più funzionari per il collaudo dei lavori l'importo dei quali superi le L. 250,000.

Inoltre, per tutte le opere non comprese nel precedente articolo, udito, quando occorra, il Comitato superiore per le opere pubbliche approva i relativi atti di collaudo, delibera sulle riserve e sull'applicabilità o non delle clausole penali.

Art. 29.

Fino a che non sia in altro modo provveduto, per la gestione delle opere pubbliche, per l'ordinamento e il funzionamento interno degli uffici, s'intendono richiamati: il titolo VI della legge sui lavori pubblici, 20 marzo 1865, allegato **F** (Capi II e III), e i regolamenti che vigono in Italia, in quanto non contraddicano alle presenti disposizioni ed a tutte quelle che siano state emanate per la Tripolitania e la Cirenaica.

Le attribuzioni e le facoltà che, a tenore delle norme in essi stabilite, spettano al ministro, s'intendono demandate al governatore, per i lavori e i contratti la gestione dei quali sia da lui tenuta ai sensi dei precedenti articoli.

Capo III.

Regole per la seconda zona.

Art. 30.

Il personale degli uffici o delle sezioni, istituiti per i lavori da eseguire nella seconda zona, potrà essere distaccato presso i dipendenti uffici di governo; ma esso non potrà ricevere ordini od incarichi se non dal governatore e dall'ispettore superiore, dal capo dell'ufficio regionale di governo e dall'ingegnere da cui direttamente dipende.

Al personale tecnico di tali uffici o sezioni potrà essere assegnato, per decreto del ministro, udito il governatore, uno speciale compenso, per tenere conto delle condizioni particolarmente gravose in cui dovesse prestare servizio. Questo compenso sarà corrisposto per ogni giornata di studio o di lavoro prestata oltre il raggio di sei chilometri dalla residenza.

Potrà, inoltre, essere attribuito, in luogo del rimborso delle spese di viaggio per gite di servizio, giusta il R. decreto 5 giugno 1913, n. 798, un compenso fisso mensile, per procurarsi e mantenere stabilmente un mezzo di trasporto.

Art. 31.

L'approvazione tecnica dei progetti spetta al funzionario tecnico distaccato, per quelle opere l'importo delle quali non superi le lire dodicimila, salvo per l'ingegnere dirigente l'ufficio o la sezione non

creda, per ragioni speciali, di avocarla a sè, e salvo l'obbligo, in ogni modo, di dare a lui immediata notizia dell'approvazione impartita.

Oltre questo limite di somma, restano ferme le competenze per l'approvazione stabilite all'art. 18.

I progetti di cui al presente articolo, approvati nei riguardi tecnici dal funzionario distaccato, non sono soggetti alla revisione contabile. Però, le liquidazioni finali relative, prima di essere comprese nelle contabilità del governatore, dovranno essere rivedute dal funzionario addetto a questo servizio presso l'ufficio delle opere pubbliche esistente nella sede del governo della colonia.

Art. 32.

Entro i limiti di spesa che saranno stabiliti per ogni singola opera o per categoria di opere nel programma annuale dei lavori e delle provviste, il governatore può delegare ai capi degli uffici regionali di governo, in tutto o in parte, le sue facoltà, per l'approvazione dei prpogetti e dei contratti, per la esecuzione dei lavori in appalto o in economia, e, in genere, per tutto ciò che riguarda la gestione, il collaudo, la liquidazione di essi, la risoluzione di vertenze insorte con le imprese e la pronuncia in merito all'applicabilità o non delle clausole penali.

Quando la distanza dai luoghi ove si debbono eseguire i lavori o le provviste o altre particolari ragioni non consentano di procedere altrimenti, i capi degli uffici regionali di Governo, nei limiti della competenza ad essi delegata e in base alla presentazione di un sommario fabbisogno, popssono autorizzare i funzionari tecnici distaccati ad eseguire in economia i lavori e le provviste ammessi nel programma, l'ammontare dei quali non oltrepassi L. 12.000.

Le spese eseguite a tenore del precedente comma sono liquidate dal funzionario tecnico distaccato, sotto la sua personale responsabilità, ed approvate dal capo dell'ufficio regionale di governo.

Art. 33.

Alle spese ed ai pagamenti dei lavori e delle provviste, il governatore provvede direttamente, oppure mediante somministrazioni di fondi a favore dei capi degli uffici regionali di governo, sulle somme a lui assegnate o anticipate dal ministro.

I capi degli uffici regionali di governo trasmettono le contabilità delle spese da essi eseguite al governatore; il quale le comprende nei propri rendiconti.

Art. 34.

I funzionari tecnici distaccati possono, quando se ne manifesti la necessità, apportare variazioni ed aggiunte ai progetti da essi approvati, purchè l'importo totale dei lavori e delle provviste, così modificati o accresciuti, non superi il limite di somma posto alla loro competenza dall'art. 31.

L'eventuale maggiore spesa su quella autorizzata e le modificazioni alla sostanza del progetto che si rendessero necessarie, devono essere, però, approvate dall'autorità che, a tenore dell'art. 32, ha approvato in linea amministrativa il progetto principale oppure ha autorizzato la spesa.

Art. 35.

Qualora si tratti di progetti, l'approvazione dei quali non sia stata impartita dal funzionario tecnico distaccato, questi può, parimente, apportarvi variazioni ed aggiunte, a condizione che la spesa relativa non oltrepassi la metà del limite di competenza assegnato, in materia, dall'art. 20, all'ingegnere capo, e purchè, in ogni caso, non superi le L. 12.000.

Qualora le modificazioni od aggiunte al progetto per tal modo approvate, portino anche modificazioni ai prezzi del contratto o alla sostanza del progetto, esse non possono mandarsi ad effetto senza l'assentimento dell'autorità amministrativa che ha autorizzato i lavori o le provviste.

Di tutte le modificazioni od aggiunte, il funzionario tecnico che le ha approvate deve dare immediata notizia all'ingegnere dirigente da cui dipende.

In tutti gli altri casi, non contemplati nell'articolo e nei comma precedenti, restano ferme le competenze tecniche ed amministrative regolate dagli articoli 20 e 21.

Art. 36.

Qualora, durante il corso dei lavori, sorgano contestazioni con l'impresa, alle quali non siano applicabili le disposizioni degli articoli 34 e 35, le facoltà attribuite all'ingegnere capo dall'art. 22 possono essere esercitate dal funzionario tecnico distaccato, quando il progetto sia stato da lui approvato.

In tutti gli altri casi, egli rimette gli atti all'autorità amministrativa competente ai termini degli articoli 23 o 32.

Art. 37.

Le attribuzioni conferite dall'art. 24 all'ingegnere capo, in materia di sospensione dei lavori o di concessione di proroghe, possono essere esercitate dal funzionario tecnico distaccato.

Art. 38.

Il funzionario tecnico distaccato accerta la regolare esecuzione dei lavori e delle provviste, i progetti dei quali siano stati da lui approvati in linea tecnica, e ne rilascia i relativi certificati.

L'ingegnere capo può, per il colludo dei lavori e delle provviste dei quali abbia approvato i progetti, delegare appositamente, sotto la sua responsabilità, un funzionario tecnico.

Quegli che procede al collaudo presenta motivate proposte, così in merito alle riserve inscritte dall'impresa nel registro di contabilità e nel conto finale, come circa l'applicabilità o non delle clausole penali.

Art. 39.

Quando non vi siano uffici o sezioni per le opere pubbliche, nè funzionari tecnici distaccati ai sensi dell'art. 30, oppure non possa eserne utilmente ed economicamente impiegata l'opera, i lavori e le provviste compresi nel programma annuale sono eseguiti a cura degli uffici regionali di governo; i quali, previa autorizzazione del governatore, ed entro i limiti di spesa da lui fissati, possono valersi, per lo studio dei progetti, per la direzione, la sorveglianza e la liquidazione dei lavori e delle provviste, dell'opera di ufficiali del genio militare o di altre armi.

Questi, nella gestione e nella liquidazione, dovranno attenersi, per quanto è possibile, alle norme che regolano l'esecuzione delle opere pubbliche civili in colonia.

Art. 40.

Qualora, per evitare sinistri, o danni alle opere esistenti, e in ogni caso di forza maggiore o di assoluta urgenza, occorra intraprendere un'opera, il cui presumibile costo oltrepassi i limiti di competenza stabiliti dagli articoli 31 e 32, o che, se pure non li superi, non sia considerata in programma, il capo dell'ufficio regionale di governo o, nei luoghi ove tale ufficio non vi sia, il funzionario tecnico ivi distaccato, può autorizzarne l'immediato inizio, dandone contemporaneo avviso al governatore e facendo redigere, appena le circostanze lo consentano, un regolare progetto; il quale dovrà essere trasmesso alle autorità competenti per l'approvazione.

Capo IV.

Regole per la terza zona.

Art. 41.

Nella terza zona, i lavori e le provviste, compresi nel programma annuale, sono eseguiti in economia, entro i limiti di spesa in quello stabiliti, previa autorizzazione del governatore, a cura dell'ufficio regionale di governo o, in sua mancanza, delle autorità militari a ciò espressamente dal governatore designate.

Alle spese relative sarà provveduto con somme somministrate dal governatore sui fondi a lui assegnati o anticipati dal ministro.

Le erogazioni per tal modo fatte dovranno essere giustificate, sotto la propria responsabilità, dal funzionario civile o militare incaricato di dirigere i lavori o di eseguire le provviste; e i relativi documenti contabili, debitamente approvati dal capo dell'ufficio regionale di governo o, in sua mancanza, dall'autorità militare designata, e sottoposti alla revisione secondo l'ultimo comma dell'articolo 31, saranno compresi dal governatore nei propri rendiconti.

Nelle ipotesi previste dall'art. 40, potranno essere iniziati anche lavori non compresi nel programma, salvo l'obbligo di chiederne contemporaneamente la conferma al governatore.

Disposizioni finali e transitorie.

Art. [illegible].

Con decreto del ministro sarà provveduto a quanto occorra per l'attuazione del presente decreto.

Con le stesse forme, il limite di spesa richiamato nel primo comma dell'art. 19 può essere diversamente stabilito secondo le zone in cui i lavori e le provviste debbono eseguirsi.

Art. 43.

Con decreto del ministro sarà stabilita la data per l'entrata in vigore del presente ordinamento, la quale potrà variare secondo le diverse zone.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro delle colonie
BERTOLINI.

Ordine di Servizio N. 72. (C.).

Biglietti di abbonamento speciali.

(Vedi Ordini di Servizio N. 106-1910 e 39-1913).

Nell'allegato B all'Ordine di Servizio N. 106-1910 ed in quello N. 1 all'Ordine di Servizio N. 39-1913 devesi aggiungere il nome della stazione di Cassano al Jonio, la quale, a partire dal 1° Marzo 1914, è stata fornita degli abbonamenti speciali delle serie IX, X, XX e O nonchè dei biglietti di congiunzione e di quelli di abbonamento ordinari per l'intera Rete con validità di un mese.

Si avverte inoltre che dalla medesima data la stazione di Torino P. N. è stata pure fornita degli abbonamenti della serie VI.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 73. (C.).

Tariffa eccezionale interna sicula N. 433 P. V.

Dal 16 marzo 1914, la tariffa eccezionale interna sicula N. 433 P. V., valevole per i trasporti di « vini comuni e mosto in botti, barili, ecc. », sarà estesa alle spedizioni in destinazione delle stazioni di Marsala e Trapani.

Opportune aggiunte dovranno essere fatte nella tariffa stessa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 74. (C.).

Tariffa locale interna sicula N. 303 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 247-1909).

Dal 16 marzo 1914, la tariffa locale interna sicula N. 303 P. V., valevole per i trasporti di « botti, bottacci, caratelli e barili di legno vuoti, ecc. », sarà estesa alle spedizioni in partenza dalle stazioni di Marsala e Trapani.

Opportune aggiunte dovranno essere fatte nella tariffa stessa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 75. (C.).

Servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna.

In seguito ad accordi intervenuti con la Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde e con la Società Italiana per le Strade Ferrate Secondarie della Sardegna, viene ammesso il trasporto, come bagaglio, in servizio cumulativo ferroviario-marittimo (via Golfo Aranci-Civitavecchia) di cassette campioni di acque potabili prelevate dai Comuni della Sardegna, i quali le spediscono al Laboratorio della Sanità pubblica in Roma.

Le dette cassette, che avranno la forma di un cubo di circa m. 0,35 di lato e il peso di circa Kg. 20, saranno accettate, per la spedizione come bagaglio, da tutte le stazioni Sarde indicate nell'allegato N. 4 alle « Condizioni e tariffe, Parte I, del Servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna, edizione 1° luglio 1913 ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *e* 22.

Ordine di Servizio N. 76. (C.).

Tariffe internazionali. - Parte II-B.

(Vedi Ordine di Servizio N. 87-1914).

a) Fascicolo 1° - *Elenco delle stazioni italiane.*

In seguito all'estensione del servizio della P. V. ordinaria nella stazione di Contea Londa, dovranno apportarsi nell'elenco suddetto, con decorrenza dal 1° aprile 1914, le seguenti modificazioni:

Pag. 10 aggiungere, dopo la nota 38:

39. - limitatamente, per la G. $V._2$ ai colli non superanti i Kg. 100 ciscuno e per la P. V. ord. ai trasporti a carro completo delle merci ascritte alle classi di tariffa, 14, 16 e 21 (senza condizione di peso), con l'obbligo alle parti di eseguire il carico e lo scarico.

Pag. 66, di contro al nome della stazione di Contea Londa sostituire il richiamo (16) con quello (39).

Nel predetto elenco dovrà inoltre essere modificato come appresso il nome delle seguenti stazioni, riportandolo nell'opportuna sede con le relative indicazioni:

pag.	66 - 67	Contea	in:	Contea Londa
»	82 - 83	Giardinetto Troia	»	Troia Castelluccio Sauri
»	108-109	Montecarotto Castellino	»	Montecarotto Castelbellino
»	114-115	Narni	»	Narni Amelia
»	130-131	Pizzo Maierato	»	Pizzo
»	138-139	Quarto	»	Quarto dei Mille
»	142-143	Revere	»	Revere Scalo
»	156-157	S. Giovanni in Persiceto	»	Persiceto
»	156-157	S. Giuseppe d'Ottaiano	»	S. Giuseppe Vesuviano

Pag. 46. - La distanza esposta di contro alla stazione di Carmagnola pel transito di Ventimiglia, dovrà essere modificata in Km. 226.

***

b) *Fascicolo 2° - Prezzi applicabili sulla percorrenza italiana.*

In seguito al cambiamento di nome delle stazioni di Narni e S. Giovanni in Persiceto, rispettivamente in: Narni Amelia e Persiceto, dovranno essere apportate le relative variazioni ai nomi delle stazioni stesse comprese nelle tariffe eccezionali come segue:

Narni - Tariffa eccezionale N. 5 Pagine 111 e 160

S. Giovanni in Persiceto - Tariffa eccezionale N. 6 Pagine 58, 86, 112*a*, 141, 161 e 197.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 23. (C.).

Certificati per i trasporti di bestiame destinati in Svizzera.

(Vedi Ordine di Servizio N. 233-1913).

Per opportuna norma nell'accettazione dei trasporti di bestiame per la Svizzera, si partecipa che, per disposizione del Governo Federale, non è più sufficiente la dichiarazione che la *località* del Comune di provenienza degli animali sia immune da epizoozie, ma è necessario che la dichiarazione stessa specifichi che tale immunità è *estesa a tutto il territorio comunale.*

Di quanto sopra le stazioni prenderanno buona nota agli effetti dell'art. 22 dell'Ordinanza di polizia veterinaria 3 marzo 1904, pubblicata in estratto con l'Ordine di Servizio N. 233-1913.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Circolare N. 24. (C.).

Viaggi degli indigenti rimpatrianti.

In alcuni casi di abusi o di irregolarità nei viaggi degli *indigenti rimpatrianti*, il personale d controlleria ha ritirato agli indigenti stessi il foglio di via, di cui erano stati provvisti dall'Autorità di P. S. che rilascia i mezzi di viaggio.

Siccome detto documento stabilisce alcuni obblighi per colui che ne è provvisto e deve venire presentato all'autorità del luogo ove l'indigente è diretto, così il suo ritiro può dare origine ad inconvenienti e può anche causare l'arresto e la denuncia dell'indigente stesso all'Autorità giudiziaria.

Perciò, in ogni caso di supposte od accertate irregolarità nei viaggi degli indigenti, il personale deve astenersi dal ritirare loro il foglio di via, potendo desumere da detto documento le generalità del viaggiatore e tutte le altre indicazioni necessarie per far rapporto dell'irregolarità o dell'abuso.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

VARIAZIONI da apportare all'elenco dei rappresentanti e dei delegati di categoria.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate sui Bollettini	VARIAZIONI
1ª	Delegato	**Favini** cav. ing. Francesco - Ispettore capo - Div. Mov. Bologna.	**Favini** cav. ing. Francesco - Ispettore capo - Div. Mov. Venezia.
1ª	Delegato supplente	**Mariani** cav. rag. Giuseppe - Ispet. Capo - Uff. Contr. Prod. Firenze.	**5-2-914 Rinunciatario.**
4ª	Delegato	**Valenziani** Emilio - Assistente dei lavori - Uff. Costruz. Bologna. (dal 1.2.1914 in aspett. per interessi privati).	**Cherubini** Raffaele - Appl. tecnico principale - Div. Lav. Bologna. (sostituisce temporaneamente il Delegato Valenziani).
15ª	Delegato supplente	**Parisi** Errico - Guardiano - Sez. Lav. Salerno.	**Parisi** Errico - Guardiano - Sez. Lav. Campobasso.
17ª	Delegato	**Dolazza** Pasquale - Capo dep. di 3° gr. - Dep. loc. Verona.	**Dolazza** Pasquale - Capo deposito di 2° gr. - Dep. loc. Verona.
17ª	Id.	**Fusco** Guglielmo - Capo deposito di 2° gr. - Dep. loc. Bari.	**Fusco** Guglielmo - Capo deposito di 1° gr. - Dep. loc. Bari.
17ª	Delegato supplente	**Sella** Lorenzo - Capo deposito di 3° gr. - Dep. loc. Nocera Inf.	**Sella** Lorenzo - Capo deposito di 3° gr. - Dep. loc. S. Eufemia Bif.
19ª	Id.	**Forcella** Gennaro - Fuochista - Dep. loc. Foggia.	**Forcella** Gennaro - Fuochista - Dep. loc. Reggio Cal.
20ª	Delegato	**Guerrieri** Francesco - Verificatore - Stazione Francavilla Fontana (Veicoli).	**Guerrieri** Francesco - Staz. Cancello (Veicoli).
22ª	Delegato supplente	**De Nicolò** Pietro - Operaio di 1ª cl. - Dep. loc. Casale M.	**De Nicolò** Pietro - Operaio di 1ª cl. - Dep. loc. Torino.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate sui Bollettini	*VARIAZIONI*
24ª	Rappresentante supplente	**Ravotti** Pietro - Guardaportone - Off. Traz. Torino.	**Ravotti** Pietro - Capo sq. guardiani d'off. - Off. Traz. Torino.
26ª	Delegato supplente	**Gai** Orlando - Capo stazione principale - Stazione Genova P. P.	**Gai** Orlando - Capo stazione principale - Staz. Genova P. C.
28ª	Id.	**Bisetti** Benedetto - Applicato - Staz. Dogna.	**Bisetti** Benedetto - Capo stazione di 3° gr. Staz. Dogna.
31ª	Delegato	**Fortuna** Ettore - Aiut. applicato - Staz. Torre Annunz. Città.	**Fortuna** Ettore - Applicato - Staz. Torre Annunziata Città.
34ª	Id.	**Cataldi** Luigi - Deviatore - Staz. Roma Term.	**Di Palma** Francesco - Capo sq. deviatori - Staz. Roma Term.
		16-2-914 morto.	**Diventato Delegato.**
35ª	Delegato supplente	**Lepore** Francesco - Manovratore - Staz. Sparanise.	**Lepore** Francesco - Manovratore - Staz. Napoli.
36ª	Delegato	**Landini** Licurgo - Manovale - Staz. Genova P. C.	**Landini** Licurgo - Manovratore - Staz. Genova P. C.
36ª	Id.	**Benfenati** Aristodemo - Manovale - Staz. Padova.	**Benfenati** Aristodemo - Frenatore - P. V. Padova.
40ª	Delegato supplente	**Arneudo** Gioacchino - Capo tecnico di 3° grado. - Off. Loc. Rimini.	**Arneudo** Gioacchino - Capo tecnico di 2° gr. - Off. Loc. Rimini.
40ª	Id.	**Brasini** Ugo - Capo tecnico di 3° gr. - Off. loc. Firenze.	**Brasini** Ugo - Capo tecnico di 2° gr. - Off. Loc. Firenze.
40ª	Id.	**Di Tommaso** Salvatore - Capo tecnico di 3° grado - Off. Traz. Palermo.	**Di Tommaso** Salvatore - Capo tecnico di 2° gr. - Off. Traz. Palermo.

Circolare N. 22R (C.).

I Esposizione internazionale di bianco e nero in Firenze.

Pei viaggi degli espositori e giurati partecipanti alla esposizione sovraindicata, è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli agli espositori e giurati che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

Gli espositori e giurati saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI E GIURATI.

Andata e *ritorno*: dal 1° maggio al 30 giugno 1914.

SPEDIZIONI DEGLI OGGETTI D'ARTE.

Andata: dal 20 marzo al 30 aprile 1914.

Ritorno: dal 20 aprile al 15 luglio 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione ai viaggi degli espositori e giurati, valgono le norme di cui alle circolari N. 70-R e 10 R-1913.

Circolare N. 23R (C.).

XII Esposizione internazionale di belle arti in Berna.

Gli oggetti di ritorno dalla sopra indicata esposizione, che si terrà in Berna dal 15 maggio al 15 ottobre 1914, saranno trasportati gratuitamente sulle linee delle Ferrovie dello Stato alle seguenti condizioni:

1. che i trasporti di andata abbiano avuto luogo con lettera di vettura internazionale diretta, dalla quale risulti che vennero chiesti ed applicati i prezzi della tariffa generale interna italiana; o, se furono eventulmente applicate altre tariffe, che siano pareggiate, dai destinatari in Italia, le differenze fra i prezzi di queste tariffe e quelli della sopra menzionata tariffa generale italiana;

2. che alla lettera di vettura, pure internazionale diretta, relativa ai trasporti di ritorno, sia unita la lettera di vettura che ha servito per l'andata, nonchè un certificato del Comitato della Esposizione, attestante che gli oggetti ritornati figurarono nella Esposizione medesima;

3. che i trasporti di ritorno seguano la stessa via percorsa nell'andata; essi potranno essere effettuati a piccola od a grande velocità, ma in questo ultimo modo nel solo caso che pure a grande velocità siano stati inoltrati nell'andata;

4. che siano indirizzati alla stessa persona o Ditta che figura mittente nella lettera di vettura della spedizione di andata;

5. che pel viaggio di ritorno non sia fatta dichiarazione di interesse alla riconsegna;

6. che gli oggetti non siano spediti, nel ritorno, ad una stazione diversa da quella di partenza;

7. che i diritti accessori di ogni specie, quelli di commissione e facchinaggio per le operazioni doganali e la tassa di trasporto sui laghi o sui tratti di linee non esercitati dalle Ferrovie dello Stato, siano pagati integralmente;

8. che qualora gli oggetti rispediti fossero in quantità inferiore a quella indicata nella lettera di vettura dell'andata, questa circostanza sia giustificata nel certificato del Comitato dell'Esposizione, il quale dovrà dichiarare che la parte mancante fu venduta dall'espositore.

9. La concessione del ritorno gratuito è accordata anche per gli oggetti non accettati alla mostra, sempre che la rifiutata ammissione risulti da annotazione del Presidente del Comitato sul prescritto documento.

Per norma delle stazioni si fa inoltre presente quanto segue:

I documenti (lettere di vettura dell'andata e certificato) dovranno accompagnare gli oggetti fino alla stazione originaria da cui partirono.

Essi non dovranno essere consegnati alle parti, ma, insieme al foglio di via, verranno inviati al Controllo merci internazionale (Ufficio IV) in Torino dalla stazione originaria, se questa appartiene alle ferrovie dello Stato, o dalla stazione di transito con le ferrovie secondarie, se la stazione originaria appartiene a queste ultime ferrovie.

Le stazioni italiane riscuoteranno quelle somme che si riferissero ai percorsi esteri e che trovassero esposte sui documenti di trasporto, attenendosi pel rimanente alle prescrizioni risultanti dall'« Istruzione per l'eseguimento dei trasporti da e per l'estero » del 1° gennaio 1913.

Le facilitazioni potranno essere applicate fino al 30 novembre 1914.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI

Roma, 1914 — Tip. Editrice Nazionale — C. 80.

Circolare N. 24R (C.).

XXVI Congresso della Federazione ginnastica italiana in Firenze.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 17 al 23 Marzo 1914

Ritorno: dal 21 al 27 Marzo 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R - 1913.

Il Direttore generale

R. BIANCHI

Roma, 1914 — Tip. Editrice Nazionale — C. 80.

SENTENZA

Reclamo amministrativo. - Ammissibilità di atti equipollenti. - Trasporto in servizio internazionale. - Merci non contemplate nella nomenclatura. - Criterio per la loro assimilazione a merci analoghe ivi classificate. - Dichiarazione inesatta od incompleta della merce oggetto della spedizione. - Conseguenza di essa nei riguardi della applicazione della sovratassa. - Merci imballate e merci non imballate. - Art. 7 Convenzione di Berna. - Significato della parola *contenu* usata da detta Convenzione. - Applicabilità della multa indipendentemente dall'intenzione di frodare.

Agli effetti della procedibilità delle azioni dipendenti dal contratto di trasporto, promosse contro l'Amministrazione delle Ferrovie, il reclamo amministrativo può essere sostituito da un atto equipollente, se dal medesimo risulti la volontà dell'avente diritto, di reclamare il risarcimento dei danni causatigli dall'inadempienza della Ferrovia.

L'osservanza delle formalità stabilite pel reclamo amministrativo dall'art. 12 *bis delle Tariffe, non è richiesta* ad substantiam.

Il criterio in base al quale deve procedersi, agli effetti della tassazione per l'assimilazione di merci non contemplate nella nomenclatura, ad altre analoghe ivi elencate, è dato non solo dagli elementi tecnici, ma anche, e specialmente dagli elementi econo-

mici che concorrono a costituire il prezzo di una merce. Si devono perciò tenere presenti, per l'assimilazione, non solo l'analogia tecnica fra merci non classificate e merci classificate, ma anche gli elementi di affinità in rapporto al valore economico, quali una maggiore applicazione di capacità e di opera manuale nella confezione dei materiali, ed un maggiore costo di produzione.

È inesatta la dichiarazione del mittente che la merce spedita consista in lavori di ferro o di ghisa semplicemente sagomati in lavori di ferro grezzi; in lavori di ferro non nominati per costruzioni, mentre effettivamente detta merce consiste in parti di macchine.

L'art. 7 della Convenzione di Berna e le Disposizioni Regolamentari in esso richiamate, non fanno alcuna distinzione, per ciò che riguarda le conseguenze di una inesatta dichiarazione della cosa spedita, tra le merci imballate e merci senza imballaggio. È quindi applicabile la multa per l'inesatta od incompleta dichiarazione, anche nel caso in cui la merce non sia coperta da imballaggio.

La parola contenu, *usata nel testo Francese della Convenzione di Berna, non rende soltanto il concetto ristretto di cosa richiusa in un involucro che la nasconda allo sguardo, ma può avere ed ha pure il significato più ampio di cosa che sta entro un'altra indipendentemente dall'essere o meno in vista altrui. Tale parola pertanto può anche significare ciò che si trova in un vaso, in un cesto, in un carro aperto. Uguale significato ha pure la parola* inbalt *usata nel testo Tedesco di detta Convenzione.*

Per l'applicabilità della sovratassa a titolo di multa in caso di dichiarazione inesatta della natura della merce, non è indispensabile la circostanza che il dichiarante abbia avuto l'intendimento di frodare l'Amministrazione delle ferrovie.

TRIBUNALE DI ROMA - Sentenza 28 maggio-7 giugno 1913 - Causa Lucidi c. Ferrovie dello Stato.

FATTO.

La Società anonima internazionale di trasporti fratelli Gondrand di Parigi con tre note in date 11-16-18 settembre 1909 richiese alla stazione Manberge (Francia) la spedizione a quella di Vallorbe (Svizzera) in transito per l'Italia di tre vagoni N. 31240, 92953, e 1548 contenenti il primo *pièces en fer non dénominées pour constructions* per il peso di 21618 Kg. e gli altri due *pièces en fer non dénominées pour constructions sans comptage* per il rispettivo peso di Kg. 14350 e 7645 accompagnando la richiesta con tre lettere di vettura nella prima delle quali quella relativa al vagone N. 31240 la qualità della merce spedita e così indicata « Lavori di ferro (ghisa) semplicemente sagomati pesanti oltre cento kg. per pezzo « franco di porto, dogana ed ogni spesa, nella seconda quella relativa al vagone N. 92953 la merce è indicata « lavori di ferro fuso ghisa semplicemente sagomati pesanti oltre cento chilogrammi per pezzo, lavori di ferro, grossi pezzi come alberi franco di porto dogana e ogni spesa nella terza quella relativa al vagone N. 1548 la merce è indicata « pièces en fer non dénominées pour constructions sans comptage ».

Che da Vallorbe la stessa Società spedì franco di porto di dogana e di ogni spesa i tre vagoni al signor Nazzario Lucidi in Roma stazione di Trastevere ove nel giorno 11 ottobre 1909 il Capo Ufficio del traffico in concorso con l'ingegnere Lodovico Soccorsi, esaminata la merce costituente le tre spedizioni dichiarò che l'insieme delle medesime consisteva in vari materiali in ferro ed in ghisa in parte grezzi ed in parte lavorati costituenti 12 porte da forni per distillazione di carbone fossile da manovrarsi meccanicamente mediante appositi meccanismi e descritta la consistenza e natura dei veri pezzi osservò che le dichiarazioni fatte dal mittente non corrispondevano alla nomenclatura della tariffa italo-svizzera dal mittente stesso richiesta.

A seguito di che le Ferrovie richiesero per lo svincolo un supplemento di tariffa in lire 1974.10 più la multa in lire 3948 per erronea dichiarazione della merce.

Il Lucidi si dichiarò pronto a pagare salvo rimborso del supplemento di tariffa, spese accessorie e spese di sosta e ne fece anche reale offerta alle ferrovie in lire 1974,10 con atto del notaio Rinaldi 15 ottobre 1909 ma si oppose all'applicazione della multa perchè trattavasi di merci spedite senza imballaggio e scoperte.

L'Amministrazione delle Ferrovie essendosi rifiutata di ricevere il supplemento di tassa e le spese senza il contemporaneo pagamento della multa, il Lucidi con citazione del 17 ottobre 1909, riassunta con atti 13 giugno 1911 e tredici gennaio 1913, chiamò dinanzi questo Tribunale l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato in persona del Capo stazione di Trastevere Sig. Alfonso Pecoraro per sentirsi dichiarare ingiusto il rifiuto ad eseguire lo svincolo senza il previo pagamento del preteso supplemento di tassa, dichiarare valida la offerta reale 15 ottobre 1909, autorizzare il deposito della somma offerta e per sentirsi condannare alla riconsegna della merce, al risarcimento dei danni cagionati dal proprio legittimo operato ed alle spese del giudizio con sentenza provvisoriamente eseguibile nonostante gravame.

Alcuni giorni dopo e circa il 28 ottobre 1909 le parti addivennero di accordo all'accertamento della merce a mezzo dello stesso ingegnere Soccorsi, come da verbale di constatazione per Notaro Liberato Palmucci ed il Lucidi, dopo aver pagato lire 1967,95 per complemento di tasse, lire 1168 per magazzinaggio dal sei al 27 ottobre 1909 e lire 3948 per multa, esplicitamente dichiarando di eseguire tali pagamenti a titolo di deposito con riserva di ripeterli perchè li ritiene non dovuti, ritirò la merce. È venuta così meno la ragione della domanda di qualifica e riconsegna materiale della merce e di convalida dell'offerta reale il Lucidi convertì la sua domanda in istanza di rimborso della somma di lire 7094,15 come sopra versate e di quell'altra più giusta somma che fosse riconosciuta ingiustamente pagata pei titoli suindicati con la condanna delle Ferrovie al risarcimento dei danni cagionati dall'ingiusto rifiuto da liquidarsi in separata sede ed alle spese del giudizio.

Che le Ferrovie costituitesi in giudizio risposero non essere procedibile l'azione del Lucidi perchè egli non fece reclamo amministrativo subordinatamente negando il diritto del Lucidi a chiedere la restituzione delle somme pagate sia perchè il comple-

mento di tassa è dovuto giusta la esibita liquidazione fatta dall'Ufficio controllo prodotti di Torino, sia perchè le multe sono dovute in base all'articolo sette 4° comma della convenzione internazionale di Berna da cui è regolato il trasporto in questione. Le ferrovie osservarono che gli uffici competenti avevano errato nel fare il computo delle tasse di porto e che il predetto ufficio controllo nel rifare il computo riscontrò che il Lucidi aveva pagato in più la somma di lire 1160,50.

In conseguenza chiesero che, dato atto all'offerta che facevano di rimborsare al Lucidi la somma di lire 1160,50 per eccedenza di tassa fossero assolte dalle domande tutte spiegate dal Lucidi.

Che la causa cancellata dal ruolo venne riassunta dalle ferrovie con citazione in data 11 gennaio 1913 ed alla udienza di spedizione i procuratori delle parti presero le conclusioni sovra trascritte.

DIRITTO.

Osserva che l'eccezione pregiudiziale opposta dalle ferrovie non si ravvisa fondata. A prescindere dalla questione controversa in dottrina e giurisprudenza se il reclamo in via amministrativa prescritto dallo art. 45 della legge luglio 1907 N. 429 sia applicabile anche ai trasporti internazionali regolati dalla Convenzione di Berna, il Collegio ritiene che non può dirsi che manchi nella specie il reclamo amministrativo. Nel verbale di offerta reale quindici ottobre 1909 per notar Rinaldi si contiene la domanda esplicita di svincolo della merce previo pagamento del supplemento di tassa e dei diritti di sosta salvo rimborso, il rifiuto dell'impiegato di Trastevere ad accettare le somme offerte senza il pagamento della multa ed a svincolare la merce, le proteste del Lucidi e la sua dichiarazione che avrebbe agito per le vie giudiziarie.

Quest'atto, nel quale è certa la manifestazione di voler obbligare le ferrovie a restituire le somme pagate a solo titolo di deposito, racchiude i caratteri essenziali del reclamo amministrativo il cui fine non è altro che quello di evitare inutili e costose liti alle ferrovie, facilitando l'amichevole soluzione della controversia nello interesse dell'importante servizio di trasporto che esercitano.

È vero che questo atto non riveste tutte le forme prescritte dagli articoli 146 e 12 *bis* delle tariffe, ma l'osservanza di tale formalità non è *ad substantiam* e così essendo non si vede perchè in materia d'indole proibitiva come questa che deroga alle norme del diritto comune restringendo l'esercizio dell'azione giudiziaria, non si dovrebbe ritenere che al reclamo amministrativo equivalga una richiesta fatta direttamente al capo stazione e subito redatta in iscritto dal notaio verbalizzante. Sull'ammessibilità di equipollenti al reclamo amministrativo la giurisprudenza non è concorde, ma il Collegio ritenne dover seguire l'opinione della Suprema Corte di Roma che con la sentenza 12 giugno 1911 in Causa Zonini contro ferrovie Sarde ammise la equipollenza. È vero altresì che il detto verbale di offerta reale non precede di giorni 40 la citazione con la quale fu dal Lucidi promossa la presente azione giudiziaria, ma sta in fatto però che quel termine venne a scadenza assai prima che questa causa fosse posta in decisione e ciò basta alla procedibilità dell'azione come per giurisprudenza della stessa Suprema Corte di Roma è ormai stabilito (16 marzo 1909 Morettini e Ferrovie di Stato).

Che scendendo al merito occorre indagare quale sia il prezzo da attribuirsi alla merce del cui trasporto si tratta. L'articolo 62 dell'allegato *D* della legge 27 aprile 1885 dispone: Le merci da trasportarsi a piccola velocità sono distinte in otto classi secondo la classificazione stabilita dall'annessa nomenclatura ». Se una merce non si trova specificata nella nomenclatura e classificazione viene assimilata a quella colla quale presenta maggiore analogia.

Ove l'assimilazione non sia possibile, si applicano i prezzi stabiliti per le merci non nominate nè strettamente assimilabili a quelle nominate.

Ora è fuori questione, perchè fu accertato in contraddittorio delle parti, come si legge nel verbale di constatazione del ventotto ottobre 1909, che i pezzi caricati sui tre carri rappresentano tutti i materiali costituenti dodici porte complete per forni da gas muniti di tutti i meccanismi necessari per la chiusura ermetica e per il distacco di esse quando a distillazione compiuta le porte si trovano aderenti ai relativi telai per la presenza del catrame e non si nega dalle parti ciò che d'altronde risulta dalla tariffa e cioè che non v'ha nella nomenclatura una voce propria *per le porte di forni a gas* ond'è a vedersi se ed a quale merce possa essere assimilata.

Le ferrovie sostengono che i materiali delle tre spedizioni sono parti di macchine da tassarsi con i criteri del N. 926 e 502 *F* del 19° supplemento di tariffa in vigore dal primo luglio 1909 che importa la classe sesta applicata dalla stazione di Roma e dall'Ufficio di controllo Prodotti, il Lucidi sostiene che trattasi di parti di costruzioni assimilabili alle merci indicate alle voci 940-526-944-544 della tariffa 1 maggio 1899 ascritte alla classe 21ª lavori di ferro e di ghisa non nominati oppure alla voce 973-511 classe 21ª travi, travature e pezzi di ferro laminati per ponti e fabbriche o quanto meno alla voce 941,545 balaustre ringhiere, cancellate di ghisa o alla voce 909,561 caldaie di ghisa ascritte alla classe 18ª e sostiene inoltre che alcuni di detti lavori hanno pure una voce propria nella nomenclatura come le assi montate con ruote (voce 898,507 classe 18ª), gli eccentrici (voce 1495), gli alberi(939,525 classe 21), le leve (945,553 classe 18ª).

Il criterio di assimulazione deve indubbiamente essere formato non solo dagli elementitecnici ma anche e specialmente dagli elementi economici che concorrono a costituire il prezzo di una merce, e tenendo conto di questi elementi deve riconoscersi che trattasi di parti di macchine e non di parte di costruzioni di fabbriche. Macchina è ogni strumento composto di congegni, per cui si può mettere in opera la forza ed il moto con più vantaggio ed agiatezza e meccanismo è parte di macchina. E la descrizione delle porte, fatta nel verbale di accertamento in contradditorio di tutte le parti, dimostra chiaramente che le porte funzionano meccanicamente si chiudono ermeticamente e si staccano mediante i vari congegni, pure descritti nel verbale stesso. Ondé bene ad essi fu applicato il prezzo della classe sesta ascritta alla voce 1432, 1473 della tariffa classe 6ª.

Che anche procedendo all'assimilazione dei prezzi come singole unità, la tassazione non muta perchè tali pezzi non possono assimilarsi alle voci della tariffa 1° maggio 1899 richiamata dal Lucidi meglio che alla voce 926 a 5027 del 19° supplemento in vigore dal 1° luglio 1909 col quale furono sostituite tutte le voci dal N. 883 al N. 981 relative al ferro ed all'acciaio (pagine 86-88 della tariffa precedente.

Nelle voci richiamate dal Lucidi sono compresi telai, assi, leve, aste, di eccentrico e alberi, ma si tratta di telai per ponti per

forme di fonderia di assi per veicoli di strade ordinarie, di aste di eccentrico per materiale ferroviario, di ruote coniche dentate.

Gli assi descritti nel verbale non sono assi per veicoli. Gli speciali meccanismi eccentrici di cui ognuna delle porte di lamiera è munita per la chiusura ermetica non costituiscono materiale ferroviario. Degli alberi, dodici sono montati con le ruote a denti elicoidali e pignoli ecc. meccanismi ed alberi che sono tutti lavorati finiti. Anche le bielle sono munite alle estremità di appendici per l'articolazione a cerniera e chiusura delle porte.

Onde trattasi di pezzi di maggiore consistenza di quelli ai quali l'attore li vorrebbe assimilare, pezzi per la cui produzione fu certamente necessario un maggior lavoro, che sono di maggiore pregio, ed ai quali si può applicare il prezzo stabilito per la voce 926 a 5027 del predetto supplemento di tariffa perchè ivi sono compresi gli anelli, le aste dentate i bracci di manovella i cilindri a vapore fusi massi per macchina, ruote da macchina da turbine, ruote dentate, teste a croce per bielle, trita pietre etc., parti tutte di macchine coi quali i materiali trasportati hanno non solo la maggiore analogia tecnica che una qualsiasi altra voce della tariffa, ma elementi di affinità in rapporto al valore economico quali una maggiore applicazione di capacità e di opera manuale nella confezione dei materiali, un maggior costo di produzione, elementi tutti che hanno una ripercussione sul valore intiero della merce. Il pregio di essi si pareggia in modo da sopportare un uguale tassa e ciò anche in considerazione del rischio e della responsabilità che incombe al vettore in ordine al trasporto di detti materiali.

È vero che per quattro degli alberi di cui nel secondo carro e per quattro leve di cui nel terzo carro vi sarebbe nel predetto supplemento una voce propria 894 e 569 a, classe 15 e 929,533. Ma queste parti minime di ciascuna delle spedizioni non possono influire sulla tassazione dovendosi per l'articolo 65 della legge 27 aprile 1885 allegato *D* le merci di una stessa spedizione appartenenti a classi diversi tassarsi con la tariffa più elevata delle merci stesse.

Per le cose dette, risultando che le dichiarazioni fatte sulle lettere di vettura « Lavori di ferro e di ghisa semplicemente sagomati » Lavori di ferro grossi, pezzi come alberi, Lavori in ferro non nominati per costruzioni non corrispondono alla merce spedita coi tre vagoni, la quale deve considerarsi e deve denunciarsi come

parti di macchine assimilabili alla voce anzidetta del 19° supplemento di tariffa, occorre vedere se sia applicabile la multa per inesatta dichiarazione.

L'attore, invocando l'autorità della Suprema Corte di Torino (sentenza undici giugno 1909 Ferrovie e Ditta Rossi De Gasperi), sostiene che per le merci spedite senza imballaggio come quelle del cui trasporto si tratta, la multa non è applicabile per dichiarazione inesatta.

Ma il collegio, malgrado il rispetto professato per la Suprema Corte, non trova di potere dare una conforme interpretazione alle disposizioni della convenzione di Berna che regolano il caso in esame, l'articolo sette della convenzione nella prima parte dispone che lo speditore risponde dell'esattezza delle indicazioni contenuti nella lettera di vettura e di tutte le conseguenze delle dichiarzioni irregolari inesatte e incomplete; che le ferrovie hanno sempre il diritto di verificare se il contenuto dei colli risponde alle enunciazioni della lettera di vettura, alla quale verificazione sarà debitamente chiamato ad assistere l'avente diritto. All'alinea quarto dispone che le disposizioni regolamentari fisseranno la sovratassa che, in caso di dichiarazione inesatta del contenuto come in caso di sovraccarico di un vagone, sarà dovuta alle ferrovie partecipanti al trasporto senza pregiudizio del pagamento delle differenze sulle tasse di trasporto di qualsiasi indennità per il danno derivatone, come pure delle pene incorse in forza di disposizioni penali e dei regolamenti di polizia.

Il paragrafo terzo delle predette disposizioni regolamentari dispone che, ad eccezione di determinate merci, per cui la sovratassa è di quindici franchi per chilogramma di peso lordo, in tutti gli altri casi la sovratassa prevista dall'articolo sette per dichiarazione inesatta del contenuto di una spedizione sarà di un franco per ogni lettera di vettura se la dichiarazione non induca all'applicazione di un prezzo minore di quello dovuto pel trasporto, in caso diverso la differenza sarà il doppio del prezzo di trasporto.

Dalle quali disposizioni risulta in modo preciso che la legge (articolo sette) dopo stabilito come norma generale la più ampia e completa responsabilità dello speditore per la irregolarità, la inesattezza e l'incompletezza delle sue dichiarazioni e provvedendo a garantire gli interessi di costui nelle operazioni di verificazione del contenuto dei colli, dispone che le disposizioni regolamentari

dovranno determinare la sovratassa che, come è detto sopra e cioè in caso di dichiarazione inesatta del contenuto o d'indicazione di un peso inferiore al reale o di sovraccarico di vagone, dovrà pagarsi.

La legge non fa alcuna distinzione fra dichiarazione di merce imballata e senza imballaggio, ed è risaputo che dove la legge non distingue, l'interprete non deve distinguere.

Senonchè si sostiene che nella specie la parola della legge « contenuto » include sempre il concetto di cosa racchiusa in un involucro che la nasconde allo sguardo e perciò si riferisce soltanto alla merce imballata.

Ma il collegio non crede che si possa attribuire a quella parola sola, senz'altro riferimento, il significato ristretto di una cosa avvolta in modo da essere sempre sottratta alla osservazione altrui.

Il *contenuto* significa bensì pacco, cassa o balla, ma può anche significare tutto ciò che sta in altra, indipendentemente dall'essere o meno in vista altrui.

Il Larousse alla parola *contenu* dà pure questi significati: renfermé qui se trouve dans... qui se trouve virtuellement » et qui est contenu renfermé compris.

Onde può anche significare ciò che si trova in un vaso, in un cèsto, in un carro aperto e se tale è il significato generico non può senza una esclusione espressa restringersene il significato alle sole merci imballate.

Ciò sarebbe anzitutto contrario alla norma generale di ampia responsabilità per ogni dichiarazione inesatta, sancita dell'alinea primo dell'articolo sette nè è conforme allo spirito della legge.

Dai sostenitori della irresponsabilità si afferma che la multa non ha ragione di essere quando si tratti di dichiarazione di merce non imballata, perchè in tal caso non è possibile la frode da parte dello speditore, potendo le ferrovie accertarsi della qualità della merce sia al momento della spedizione, che nel percorso ed all'arrivo. E pertanto dal concetto che la legge vuole punire l'inganno ritengono indispnesabili la frode per l'applicazione della sovratassa in caso di dichiarazion inesatta della natura della merce.

Ma questa opinione non trova conforto nella *mens legis* specialmente dopo la modificazione apportata dalla conferenza di Berna all'alinea quarto dell'articolo sette. Nel testo di questo alinea, reso esecutivo in Italia con la legge 15 dicembre 1892, n. 710,

si leggevano le parole « fausse déclaration », mentre in quella in vigore del ventidue dicembre 1908 si legge « déclaration inexacte ». La sostituzione di una espressione, alla quale è estraneo qualunque concetto di inganno e di dolo, indica di per sè stessa che la legge mira a colpire non solo la frode soggettiva, ma anche qualsiasi inesattezza, irregolarità ed incompletezza per le quali ha genericamente affermato la responsabilità dello speditore nell'alinea primo dell'articolo. E siffatta intenzione della legge risulta precisamente dal pensiero dei suoi compilatori di cui deve riconoscersi il valore. In vero, nella conferenza di Parigi per la verificazione della convenzione 15 dicembre 1892, il delegato francese signor Baume nel porre in discussione la questione sulle segnalate differenze di espressioni usate nel testo francese per qualificare le dichiarazioni ora « false » ora « inesatte », osservò che tali espressioni non hanno identico significato, importando l'una e non l'altra l'intenzione fraudolenta ed espresse l'avviso personale che si dovesse adoperare dovunque la parola « falsa dichiarazione », che era l'e-espressione in uso in Francia. Nella discussione che seguì, il delegato italiano signor Gola espresse lo avviso che nella applicazione della sovratassa non si potevano esaminare le intenzioni di colui che ha fatta la falsa dichiarazione ma il fatto stesso di quest falsa dichiarazione « Occorrerebbe senza di ciò procedere a delle inchieste troppo delicate »; l'ammenda ha per iscopo di assicurare la precisione delle dichiarazioni: « Poco importa che il dichiarante sia colpevole di frode o di negligenza, è il risultato soltanto che deve essere considerato ». Dopo l'osservazione da parte del delegato belga signor Dubois che nel Belgio e in Francia l'espressione consacrata era quella di falsa dichiarazione, vi fosse frode o negligenza, sopra invito del Presidente di venire ad una proposta che potesse servire di base a votazione, il delegato Svizzero sig. Lordy propose di sostituire alla parola « falsa » la parola « inesatta » e tale proposta fu approvata a maggioranza.

Nè la intenzione della legge di colpire qualsiasi dichiarazione inesatta, senza riguardo di sorta al modo in cui le spedizioni vengono eseguite è senza ragione, ma è giustificata dall'interesse di colpire anche soltanto le inesattezze e gli errori in considerazione delle sempre crescenti esigenze del traffico internazionale. Nella stessa conferenza di Parigi, nel discutere degli inconvenienti che

la esperienza aveva dimostrato essere generati dalla mancanza di una sovratassa specialmente per il caso di dichiarazione di peso per i carichi in vagoni completi, il delegato tedesco notava che le ferrovie possono di rado procedere alla verificazione del peso nei casi di trasporto a vagone completo. E così anche il gran movimento del servizio ferroviario, la sempre maggiore sollecitudine richiesta da crescenti bisogni, il modo del carico dei vagoni completi la natura della merce spedita, sono spesso di ostacolo ad una pronta verificazione della merce spedita e causa d idanno alle ferrovie, ostacoli e danni ad eliminare i quali la convenzione cercò di provevdere stabilendo la sovratassa. Onde anche la ragione della legge concorre a dimostrare l'esattezza della interpretazione comprensiva nella lettera del numero quattro delle dichiarazioni inesatte di merci caricate sovra vagoni completi senza imballaggio. Ma ciò risulta pure da un ulteriore esame della legge. L'art. sei lettera *d* della convenzione dispone che la lettera di vettura deve contenere la indicazione della natura della merce, del peso; inoltre, per le merci in colli, la descrizione dell'imballaggio, il numero dei colli. Tale indicazione deve quindi essere fatta senza distinzione tra merce imballata o meno; solo si richiede per la prima la descrizione dello imballaggio. E se coll'articolo sette primo alinea lo speditore fu dichiarato responsabile dell'esattezza delle indicazioni e dichiarazioni contenute nella lettera di vettura, e furono poste a suo carico tutte le conseguenti dichiarazioni irregolari, inesatte ed incomplete, si deve concludere che la responsabilità sussiste in qualunque caso, salvi quelli esclusi dalla legge e così anche se la spedizione avvenga senza imballaggio. E se nello stabilire la sovratassa l'articolo sette dispone che dovrà essere pagata indipendentemente non solo dal supplemento di tassa, dalle indennità per risarcimento, ma anche dalle sanzioni stabilite dalla legge penale e determina distintamente i casi in cui la tassa è dovuta senza distinzione fra modo di spedizione della merce, un grave argomento si ricava dal raffronto dei due articoli in favore della tesi delle ferrovie. Ma soccorre specialmente il paragrafo tre delle disposizioni regolamentari con il quale è determinata la misura della sopratassa per ciascuno dei casi previsti dall'articolo sette della convenzione e dopo stabilita quella per i due casi d'indicazione di peso inferiore al reale e di sovraccarico di vagone, così si

esprime: la surtaxe prevue pour l'article 7 de la convention pour déclaration inexacte du contenu d'une expedition sera ecc.

Donde, mentre da un lato si desume che nello stabilire una tassa di una lira per il caso in cui la dichiarazione inesatta non importa diminuzione di prezzo a danno delle ferrovie, si intese che la tassa sia in ogni caso dovuta, d'altro lato emerge senza dubbio che lo stesso legislatore che dettò le disposizioni regolamentari interpetrò la parola « contenu », di cui al numero quattro dell'art. sette, nel senso che essa si riferisca alla spedizione, anzichè al «colis»,di cui si parla al N. 2 di detto articolo. Nè meno grave e sicuro argomento del riferimento della parola « contenu » ad una spedizione porge il testo tedesco della convenzione il quale ha lo stesso valore giuridico del testo francese ed al numero 4 dello articolo sette dispone « Bei Unrichtiger Angabe des Inhalts einer sendung » e cioè nel caso di inesatta dichiarazione del contenuto di una spedizione ecc. E nella stessa traduzione italiana della convenzione di Berna alla parola contenuto, di cui al predetto numero quattro dell'articolo sette, furono aggiunte le parole « di spedizione ».

Onde per le espresse considerazioni il Collegio ritiene che il pagamento della sopratassa sia dovuto in base alla convenzione di Berna anche nel caso di dichiarazione semplicemente erronea ed inesatta del contenuto di una spedizione senza imballaggio; e ciò posto non può accogliersi la domanda di rimborso del Lucidi perchè la dichiarazione dello speditore della merce, del cui trasporto si tratta, fu inesatta al punto da imporre una riduzione di prezzo di trasporto salvo la offerta fatta dalla ferrovia che non ha formato oggetto di controversia in questo giudizio.

Come invero fu detto, la detta merce anzichè con il prezzo indicato nella classe 21ª della tariffa applicabile secondo la dichiarazione contenuta nella lettera di vettura doveva essere tassata col prezzo indicato alla classe B e I a/c rispettivamente al percorso italiano ed estero, dal che si rende manifesta l'esattezza del supplemento di tassa e della sovratassa pretese dalle ferrovie conforme alle liquidazioni dell'Ufficio Controllo prodotti esibite in atti.

Che respingendosi la domanda dell'attore le spese devono porsi a suo carico (articolo 370) codice procedura civile).

Per questi motivi: Uditi i procuratori delle parti ogni contraria istanza ed eccezione reietta.

Dato atto della offerta che la convenuta Amministrazione delle ferrovie ha fatta di rimborsare all'attore Nazario Lucidi la somma di lire millecentosessanta e centesimi cinquanta (L. 1160,50) per eccedenza di tasse.

Assolve la convenuta amministrazione delle ferrovie dello stato dalle domande proposte contro di lei da Nazario Lucidi con citazione del 17 ottobre 1909 introduttiva di questo giudizio e riassunta con atti 13 giugno 1911 e tredici gennaio 1913.

Condanna l'attore Lucidi alle spese del giudizio da liquidarsi a norma di legge dal giudice sig. Tommaso Sessa per mancanza di nota specifica.

---

con-

zione
di la
0,50;

dello
i con
rias-

larsi
anza

Errata-corrige

Ordine di Servizio N. 69. (Boll. N. 10-1914). — Il prezzo della relazione Krieglach-Cervignano dev' essere di 0.96 e non di 0.06.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. 4.00
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» 8.00
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato - Ufficio rivendita libri e giornali)	» 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO VII - N. 12 19 MARZO 1914

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, marzo 1914 — Tip. Editrice Nazionale - C-80.

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

Per memoria.

In Appendice:

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Per memoria.

Ordine di Servizio N. 77. (S. V.).

Istituzione del riparto d'ispezione Veicoli di Catania e modificazione nelle circoscrizioni dei riparti d'ispezione Veicoli del Compartimento di Palermo.

(Vedi Ordine di Servizio N. 338-1912).

A datare dal 1° Aprile 1914 viene istituito a Catania un riparto d'ispezione Veicoli. In conseguenza le circoscrizioni dei riparti d'ispezione Veicoli alla dipendenza della Divisione Veicoli di Palermo vengono stabilite come dal seguente prospetto che modifica quello allegato all'Ordine di Servizio N. 338 del 1912.

Divisioni	Riparti	Sede dei Riparti	CIRCOSCRIZIONE
Palermo	1°	Palermo (Divisione)	Palermo-Trapani; Palermo-S. Agata M.; Termini Imerese-S. Caterina Xirbi; Roccapalumba-P. Empedocle; Aragona Caldare-Canicattì; S. Caterina Xirbi-Licata.
	2°	Catania	Catania-Messina-S. Agata M. (e); Catania-Siracusa-Licata (e); Catania-S. Caterina Xirbi (e); Valsavoia-Caltagirone.

Ordine di Servizio N. 78. (ESERCIZIO FERROVIE SECONDARIE). — (GRUPPO SICILIA).

Apertura all'esercizio del tronco di ferrovia Partanna-S. Ninfa della linea a scartamento ridotto Castelvetrano-S. Carlo-Bivio Sciacca.

Il giorno 28 marzo 1914 si aprirà all'esercizio e sarà provvisoriamente esercitato dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, il tronco di ferrovia Partanna-S. Ninfa della linea in costruzione Castelvetrano-S. Carlo-Bivio Sciacca.

I. - DESCRIZIONE DEL NUOVO TRONCO DI FERROVIA.

Il tronco Partanna-S. Ninfa si innesta nella stazione di Partanna al tronco Castelvetrano-Partanna, già in esercizio, e termina alla stazione di S. Ninfa. È a scartamento ridotto della larghezza di m. 0,95.

La sua lunghezza è di m. 5 + 768.23 tra gli assi dei fabbricati viaggiatori di Partanna e S. Ninfa; la sua lunghezza totale, compresi cioè m. 322.18 oltre l'asse di quest'ultima stazione, risulta quindi di Km. 6 + 090.41 e la lunghezza complessiva dall'asse del fabbricato viaggiatori di Castelvetrano è di Km. 16 + 848.92.

Non esistono stazioni, nè fermate intermedie tra Partanna e S. Ninfa. La massima pendenza del tronco è del 25 per mille. Il piazzale della stazione di S. Ninfa è in orizzontale. Il raggio minimo delle curve è di m. 100.

Vi sono 31 opere d'arte, delle quali le più importanti sono il Viadotto Fontana Bianca a tre luci di m. 10 ciascuna al chilometro 13 + 330,36, il viadotto Chiofalo a tre luci di m. 7 ciascuna al Km. 14 + 665,63, ed il ponticello alla progressiva Km. 15 + 561.10 a due luci di m. 4 ciascuna; tutte le altre sono ad una sola luce variabile da m. 0,80 a m. 4,00.

Le case cantoniere son 4 tutte doppie.

Esistono N. 8 passaggi a livello tutti aperti e muniti di tabelle monitorie e di avviso.

II. - Descrizione delle Stazioni.

S. Ninfa-Stazione con fabbricato viaggiatori al Km. 16+526.74, a sinistra venendo da Castelvetrano.

Binari di corsa: due, compresi tra le prog. Km. 16+423.05 e 16+745.20, corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi. La lunghezza utile della prima linea è di m. 247, 45, quella della seconda m. 265.

Binari per carico merci: uno, della lunghezza utile di m. 64, allacciato alla prima linea, che si prolunga in un'asta di manovra utile di m. 53.

Piano caricatore con fianco di carico di m. 14 e magazzino merci con fronte di carico lunga m. 8.

Piattaforma girevole del diametro di m. 5,50.

Sagoma di carico.

Palo indicatore situato a destra dei treni in arrivo e alla distanza di m. 200 dal deviatoio estremo di entrata.

Ufficio telefonico in comunicazione con le stazioni di Partanna e Castelvetrano.

A m. 200 dallo scambio d'ingresso della stazione di Partanna lato S. Ninfa vi è un palo indicatore a destra della linea per i treni in entrata.

Al Km. 11+300 vi è un rifornitore provvisorio che funzionerà fino a quando non sarà ultimato l'impianto del rifornitore della capacità di mc. 50, in corso di esecuzione nella stazione di Partanna.

III. - Dipendenza.

All'esercizio del tronco provvede l'Ing. Capo di esercizio, residente a Palermo, con le norme stabilite dall'Ordine generale N. 6-1911 e dall'Ordine di Servizio N. 175-1911.

Per il servizio sanitario il tronco dipenderà dall'Ufficio Sanitario compartimentale di Palermo.

La stazione di S. Ninfa sarà inclusa nella seguente circoscrizione dei magazzini di approvvigionamento: magazzino di Palermo Centrale, fornitura di materiali di ordinario consumo ed uso comune, materiale di esercizio ed oggetti di inventario, stampati cancelleria, vestiario ecc. Magazzino di Palermo-Lolli riparazione degli oggetti di inventario.

IV. - Esercizio.

L'esercizio del tronco viene fatto in base agli appositi regolamenti ed istruzioni per le linee secondarie a scartamento ridotto di cui l'ordine di servizio N. 120-1910.

V. - Servizi ai quali sono abilitate le stazioni.

La stazione di S. Ninfa è abilitata a tutti i servizi.

I trasporti tanto in servizio locale quanto da oltre e per oltre Castelvetrano, saranno effettuati in base alle norme di cui l'allegato *C* all'Ordine di servizio N. 249-1912 ed a quelle contenute nell'Ordine di servizio N. 189-1913.

Per quanto riguarda l'uso degli abbonamenti speciali si avverte che il tronco Castelvetrano-S. Ninfa deve essere considerato come percorso di *congiunzione* con l'applicazione della relativa tariffa, ridotta del 25 %.

Qualora però fosse richiesto un biglietto d'abbonamento speciale Serie *Q*, con la congiunzione per S. Ninfa, detto percorso di congiunzione dovrà essere limitato al tratto Partanna-S. Ninfa, essendo l'altro tratto Castelvetrano-Partanna già compreso nell'itinerario dell'abbonamento.

Con l'occasione si avverte anche che, siccome il medesimo abbonamento speciale Serie *Q* comprende pure nel suo itinerario il tratto Castelvetrano-Selinunte, la congiunzione per una delle stazioni del tronco Selinunte-Sciacca, recentemente aperto all'esercizio (V. Ordine di Servizio N. 52-1914) dovrà essere limitata a Selinunte.

Le quote per il computo dei prezzi dei biglietti di corsa semplice da oltre e per oltre Castelvetrano son quelle indicate qui ap-

presso, e formate sulla base della tariffa ordinaria per treni omnibus vigente sulle ferrovie ex sicule col ribasso del 25 %.

	1ª classe	3ª classe
	—	—
Da Castelvetrano a Partanna .	1,05	0,45
» » » S. Ninfa .	1,60	0,75

VI. - Distanze chilometriche - Pubblicazioni - Prontuari dei prezzi fatti - Biglietti - Documenti di trasporto - Tasse di bollo.

Nell'Allegato al presente Ordine di servizio sono riportate le aggiunte che devono essere introdotte nel prontuario generale delle distanze chilometriche tra le stazioni della rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908), nel prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1913); nei prontuari delle distanze in uso nelle stazioni e nella « prefazione generale all'orario generale di servizio - parte seconda ».

La stazione del nuovo tronco sarà fornita dall'Ufficio Contabilità Prodotti di Firenze dei prontuari delle distanze.

Il predetto ufficio provvederà inoltre alle prime forniture delle pubblicazioni, degli stampati ecc. occorrenti. I biglietti saranno forniti dall'Ufficio Affari diversi Viaggiatori di Firenze.

I documenti di trasporto da presentarsi per le spedizioni in servizio locale del tronco, e da e per oltre Castelvetrano, sono quelli in uso nella Rete principale.

La tassa di bollo si applica una sola volta anche per i trasporti da oltre e per oltre Castelvetrano.

VII. - Contabilità delle Stazioni.

Valgono le norme in vigore sulla Rete principale emanate con gli Ordini di servizio N. 160-1909 e N. 170, 171, 174, 191, 379 e 401 del 1913 e con la Circolare N. 66-1913.

I prodotti della Rete principale insieme con quelli della linea a scartamento ridotto dovranno essere versati con un unica distinta mod. R-97.

La stazione di S. Ninfa dovrà compilare per i trasporti destinati oltre la stazione di Castelvetrano, sulle linee a scartamento normale, separati riassunti delle spedizioni a G. V. ed a P. V. e così pure separati riassunti arrivi per le provenienze da linee a scartamento normale oltre Castelvetrano.

La stazione di S. Ninfa effettuerà il versamento alla Cassa Compartimentale di Palermo ogni due giorni e verrà inscritta nell'elenco annesso all'Ordine di servizio N. 275-1908 con l'indicazione della periodicità di cui alla lettera *B*.

VIII. - Orari e composizioni dei Treni.

Nel tronco Partanna-S. Ninfa saranno attivate giornalmente tre coppie di treni viaggiatori, in modo da avere alla stazione di Castelvetrano le coincidenze con i treni più utili della Rete Principale. I treni saranno composti di carrozze aventi posti di prima e terza classe soltanto. I veicoli viaggiatori sono muniti di freno completo a vuoto automatico e di condotta per il riscaldamento a vapore. I carri da merce hanno l'apparecchio del freno a vuoto.

IX. - Carte di libera circolazione.

Tutte le carte di libera circolazione che comprendono il tronco Castelvetrano-Partanna dovranno sino al 31 dicembre 1914 ritenersi valevoli anche per il tratto Partanna-S. Ninfa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato all'Ordine di Servizio N. 78-1914.

Nella « Prefazione Gen. all'Orario Gen. di Servizio 1° Maggio 1913 (Parte seconda) si dovrà:

— a pag. 9 ed al numero d'ordine 551 sostituire la dicitura Partanna-Castelvetrano con la seguente:

CASTELVETRANO-SANTA NINFA.

Nell'elenco delle Stazioni, fermate ecc. a pag. 17 fra le stazioni di S. Nicolò e S. Ninfa Salemi, inserire le seguenti indicazioni:

S. Ninfa	Cs	551

Nel volume « Prontuario Gen. delle distanze chilometriche tra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° Luglio 1908) » si dovrà:

— a pag. 86 fra S. Nicolò e S. Ninfa Salemi, inserire:

S. Ninfa ***	Castelvetrano-S. Carlo-Bivio Sciacca	Palermo	Trapani

122	V	B	G	A	O	V	B	—	—	F	—	—	—	—	S

riportando in calce la seguente nota:

*** Situata su linea secondaria a scartamento ridotto, esercitata con norme speciali.

Nell'indice grafico delle tabelle polimetriche deve essere sostituito il nome della stazione di Partanna con S. Ninfa.

— a pag. 171 completare la tabella polimetrica (122) come è indicato qui appresso:

(122) - Castelvetrano-S. Carlo-Bivio Sciacca.

Linea a scartamento ridotto.

Castelvetrano			
11	Partanna		
17	6	S. Ninfa	

— a pag. 239 fra S. Nicola (tonnara) e S. Ninfa Salemi inserire:

S. Ninfa	140	361	368
		17 (*)	17 (*)

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni viaggiatori, bagagli e merci dovrà, essere aggiunto il nome della nuova stazione di S. Ninfa e le indicazioni dell'instradamento e della distanza che nei prontuari medesimi risultano esposti per Castelvetrano, nonchè la distanza relativa al percorso sulla linea a scartamento ridotto, che si rileva dalla tabella polimetrica N. 122 completata come sopra è detto.

Inoltre dovranno pure essere praticate opportune aggiunte nei fascicoli « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai punti di scambio, ecc., ecc., in servizio diretto ferroviario-marittimo (Edizione 1° luglio 1910) » e « Distanze chilometriche dalle

stazioni continentali ai transiti marittimi ecc., ecc., in servizio diretto ferroviario-marittimo (Edizione 1° marzo 1911) », nonchè nell'Elenco delle stazioni, ecc., che partecipano alle Tariffe Speciali N. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario marittimo (1° ottobre 1910).

Infine nel « *Prontuario dei Servizi Cumulativi e di corrispondenza* » (Edizione 1° Aprile 1913) alla pagina 15 dell'indice fra S. Nazzario e S. Onofrio inserire il nome della stazione di *S. Ninfa* con l'indicazione della pagina 27.

Nel prospetto delle *Linee Complementari Sicule* a pag. 27 inserire, fra i nomi delle stazioni di Realmonte e Sciacca, quello della stazione di S. Ninfa con le seguenti indicazioni:

S. Ninfa	Castelvetrano-S. Carlo-Bivio Sciacca	G	A	P	VB	—	—	F	—	—	—	—	S	—	—	17	—	—	—	—	—	—

Ordine di Servizio N. 79. (C.).

Servizio cumulativo con le poste svizzere.

(Vedi Ordine di Servizio N. 226-1913).

Nelle disposizioni regolamentari e prescrizioni per l'applicazione della tariffa pel servizio cumulativo con le Poste Svizzere (edizione 16 Luglio 1913) saranno da apportarsi le sottoindicate modificazioni ed aggiunte:

Pag. 8 § 8. *Documenti di trasporto e di dogana.*

Nel sest'ultimo capoverso, che comincia colle parole: Le Agenzie di Domodossola, ecc. ecc., aggiungere un *e* fra Luino e Chiasso, cancellando l'indicazione di *Chiavenna.*

Dopo il quint'ultimo capoverso che principia colle parole « Sarà pure fatta seguire dalle predette Agenzie doganali, ecc. ecc. » aggiungere il seguente nuovo capoverso: « L'Amministrazione delle Poste Svizzere si incarica di eseguire presso le Dogane italiane di *Villa di Chiavenna* e *Monte Spluga*, le operazioni *di entrata* e di *uscita*, facendo seguire sui trasporti la provvigione relativa nella misura stabilita dall'Amministrazione medesima.

***

Nell'*INDICE* - *Parte Italiana* - rettificare in 17 l'indicazione della pagina 16 esposta per l'*Elenco delle merci che fruiscono dei prezzi della tariffa speciale B* (percorso italiano).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 80. (C.).

Tariffe internazionali. - Parte II-B.

(Vedi Ordine di Servizio N. 33-1914).

Col 15 aprile 1914 la stazione di Mondolfo Marotta verrà ammessa alla tariffa eccezionale a P. V. N. 5 pel « Tabacco in foglie o costole » in servizio italo-germanico, ed italo-svizzero.

In conseguenza di che, nella Parte II-B delle tariffe, fascicolo 2 « Prezzi applicabili sulla percorrenza italiana ai trasporti effettuati in servizio diretto internazionale » dovranno esser portate le seguenti aggiunte:

Pag. 111.

Mondolfo Marotta	Chiasso	2.42
	Peri.	1.95
	Pontebba . . .	2.60

Pag. 160.

Mondolfo Marotta	Chiasso	2.42
	Pino	2.69
	Iselle	2.89

Con la stessa data, la stazione in parola viene ammessa al servizio internazionale direttamente e cioè senza appoggio alle stazioni di Forlì e Ravenna.

Conseguentemente nel fascicolo 1° della predetta Parte II-B « Elenco delle stazioni italiane e loro distanze dai transiti di confine » alla pag. 106, dovrà depennarsi l'indicazione esposta, entro parentesi, di contro al nome della stazione di Mondolfo Marotta.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 81. (M. C.).

Servizio cumulativo con la ferrovia Monza-Molteno e diramazione Renate Veduggio-Romanò Fornaci.

(Vedi Ordine di Servizio N. 402-1913).

La fermata di Biassono-Lesmo, attualmente ammessa al servizio cumulativo per i trasporti a grande velocità, limitatamente alle spedizioni non eccedenti il peso di Kg. 200 e composte di colli non superanti i Kg. 50 ciascuno, ed a piccola velocità ordinaria, limitatamente alle spedizioni a carro completo con obbligo alle parti di eseguire il carico e lo scarico, a datare dal 6 febbraio 1904, è stata abilitata all'eseguimento anche dei trasporti di merci a piccola velocità accelerata e di bestiame, nonchè ai trasporti di merci a piccola velocità ordinaria senz'alcuna limitazione; ferme restando invece le restrizioni stabilite per i trasporti a grande velocità.

In conseguenza di quanto sopra, nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza ecc. (edizione 1° Aprile 1913) » a pagina 34, di fronte al nome della fermata di Biassono-Lesmo, si dovrà:

aggiungere nella colonna 4 la lettera *A*;

cancellare nella colonna 5 il richiamo (2);

aggiungere nella colonna 6 la lettera *B*.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *e* 22.

Ordine di Servizio N. 82. (R.).

Prescrizione delle monete di nichelio misto da cent. 20 dei conii 1894 e 1895.

Per effetto del R. Decreto 13 giugno 1909 N. 361, col 30 giugno 1914 saranno defenitivamente colpite dalla prescrizione le monete di nikelio misto da cent. 20 dei conii 1894 e 1895. Dal 1° luglio, perciò, le monete stesse non avranno più alcun valore e non saranno accettate dalle Sezioni di R. Tesoreria Provinciale, dalle sedi o succursali della Banca d'Italia e dagli Uffici finanziari, postali e ferroviari.

Nel portare quanto sopra a notizia degli uffici e delle stazioni della rete, si avverte che le casse dell'amministrazione accetteranno, a tutto il 30 giugno, nei versamenti, le monete di cui è caso, per effettuarne man mano il cambio presso la R. Tesoreria in sede, a norma delle disposizioni contenute negli Ordini di Servizio N. 62 e N. 149 del 1910.

Ordine di Servizio N. 83. (M. C.).

Servizio di corrispondenza con la tramvia Bergamo-Trescore-Sarnico.

Di conformità ad apposita convenzione stipulata con la Società Anonima della tramvia Bergamo-Trescore-Sarnico, è stato attuato il servizio di corrispondenza dei trasporti a carro completo a P. V. Acc. ed a P. V. O. con la tramvia Bergamo-Trescore-Sarnico.

Disposizioni generali.

1. - *Estensione del servizio di corrispondenza.*

Il servizio di corrispondenza si effettua a mezzo della stazione di scambio di Bergamo e comprende soltanto le merci a P. V. Acc.

ed a P. V. O. a vagone completo o da considerarsi come tali, a norma delle tariffe e disposizioni in vigore sulle F. S., esclusi però i seguenti trasporti:

a) le spedizioni fra le stazioni delle F. S. e quelle di Sarnico della tramvia, o viceversa;

b) i veicoli ed il bestiame;

c) le merci pericolose e nocive, di cui l'allegato 9 alle tariffe in vigore sulle F. S.;

d) le merci di lunghezza superiore a 12 metri:

e) le merci di peso indivisibile superiore alle 15 tonnellate.

Tale servizio di corrispondenza, nei limiti sopra indicati, ha luogo oltre che con le Ferrovie dello Stato e linee da esse esercitate, con le altre Amministrazioni ferroviarie, tramviarie e lacuali, con le quali esiste il servizio cumulativo o di corrispnodenza.

2. - *Stazioni della tramvia Bergamo-Trescore-Sarnico ammesse al servizio di corrispondenza, servizi cui sono abilitate e relative distanze.*

Le stazioni della tramvia Bergamo-Trescore-Sarnico, ammesse al servizio di corrispondenza, con l'indicazione delle relative distanze dalla stazione di scambio di Bergamo e dei servizi cui sono abilitate, risultano dal prospetto allegato al presente Ordine di Servizio.

3. - *Trasbordo dei carri ferroviari.*

Le spedizioni in servizio di corrispondenza saranno trasbordate, a cura e spese della tramvia concessionaria, dai carri delle F. S. a quelli di essa tramvia e viceversa, nella stazione di Bergamo-Borgo Palazzo della tramvia stessa.

NORME E CONDIZIONI PER L'ESEGUIMENTO DEI TRASPORTI IN SERVIZIO DI CORRISPONDENZA.

4. - *Documenti di trasporto, tassazione, scritturazione, contabilizzazione dei trasporti e liquidazione delle tasse e degli assegni.*

Per quanto riguarda la presentazione e compilazione dei documenti di trasporto, la tassazione, scritturazione e contabilizzazione dei trasporti e la liquidazione delle tasse e degli assegni, le stazioni dovranno attenersi alle disposizioni contenute nell'art. 30 (punti 1, 2 e 3) delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni merci (Edizione 1° luglio 1909) », pubblicate con l'Ordine di Servizio N. 160-1909.

5. - *Diritto fisso.*

Il diritto fisso, rispetto alla stazione di scambio di Bergamo, deve essere applicato per intero in qualunque caso e per tutte indistintamente le merci, inquantochè le operazioni di carico e scarico, in detta stazione, non possono essere eseguite dalle parti.

I trasporti di merci a P. V. Acc. devono essere gravati rispetto alla stazione di scambio di Bergamo della tassa di transito, di cui l'art. 108 delle tariffe vigenti sulle F. S.

La stessa tassa si applica anche ai trasporti a P. V. O. nei casi in cui i diritti fissi delle tariffe applicabili non comprendano le quote corrispondenti alle operazioni di carico e scarico.

Rimane però fermo quanto è prescritto al riguardo per le stazioni originarie di partenza o di definitiva destinazione delle Ferrovie dello Stato e delle Amministrazioni corrispondenti, e quindi, nei casi in cui è fatto obbligo od è lasciata facoltà ai mittenti o destinatari di eseguire a loro cura e spese le operazioni di carico o di scarico, per le dette stazioni, il diritto fisso sarà ridotto, per ogni tonnellata di merce caricata o scaricata, della quota stabilita dalle tariffe in vigore.

6. - *Tassa e sopratassa di bollo.*

La tassa e sopratassa di bollo sono dovute per i trasporti diretti alla tramvia corrispondente, mentre ne sono esenti le rispedizioni di quelli, tanto in porto assegnato quanto in porto affrancato, provenienti dalla tramvia stessa.

7. - *Piombatura dei carri.*

La chiusura e la piombatura dei carri, caricati a cura della tramvia, sarà fatta dalla tramvia stessa, che s'uniformerà in tutto alle prescrizioni e modalità in vigore sulle ferrovie dello Stato.

8. - *Ricevimento e consegna delle merci.*

Lo scambio a Bergamo dei trasporti da e per la tramvia si effettua sullo stesso binario stabilito per la consegna dei carri da e per la ferrovia della Valle Seriana. Col ricevimento incondizionato da parte della tramvia dei carri, piombati o non, ritirati dal binario, di cui sopra, cessa la responsabilità dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, di conseguenza la tramvia risponde di ogni e qualsiasi avaria, che in seguito venisse riscontrata.

Per i trasporti in provenienza dalla tramvia questa deve rispondere, in base ai processi verbali e documenti che le verranno comunicati, delle avarie, mancanze e manomissioni delle merci, che venissero constatate all'atto dello scarico nella stazione destinataria e che risultassero imputabili alla tramvia stessa.

9. - *Mancanze, manomissioni, spandimenti ed avarie alle merci - Riserve.*

Le mancanze, le manomissioni, gli spandimenti, le avarie e simili, riscontrate in contraddittorio nel riconoscimento delle merci, si faranno constatare con annotazione sui documenti di consegna da controfirmarsi dall'agente dell'Amministrazione consegnante.

Nei casi suddetti sarà inoltre da redigersi, pure in contraddittorio, apposito processo verbale di constatazione per determinare le cause e l'entità del danno e stabilire la responsabilità fra le due Amministrazioni.

Una copia di tale verbale, come pure i verbali ed i bollettini d'accertamento, che fossero stati fatti da stazioni precedenti, dovranno scortare le spedizioni fino a destinazione.

Le riserve per qualsiasi anormalità dovranno, nei termini e con le modalità prescritte dai regolamenti in vigore, essere notificate dalle stazioni delle Ferrovie dello Stato e delle Amministrazioni corrispondenti alla stazione di Bergamo, che a sua volta le comunicherà alla tramvia Bergamo-Trescore-Sarnico.

In senso inverso la stazione di Bergamo dovrà notificare tempestive riserve alle stazioni mittenti ed alle altre interessate per anormalità da essa riscontrate nei trasporti diretti a stazioni della tramvia.

10. - *Giacenze e rifiuti.*

Per le spedizioni rifiutate o, per qualsiasi motivo, giacenti, le stazioni di arrivo corrisponderanno direttamente con quella di Bergamo, osservando le norme stabilite dall'art. 112 delle tariffe e condizioni vigenti sulle Ferrovie dello Stato.

11. - *Trasporti in servizio - Telegrammi.*

La corrispondenza e gli annessi documenti che gli uffici e le stazioni di un'Amministrazione avessero a mandare agli uffici ed alle stazioni dell'altra, per cose attinenti esclusivamente al servizio di corrispondenza, saranno trasportati gratuitamente sulle linee delle due Amministrazioni.

Saranno pure trasmessi gratuitamente, colle medesime restrizioni, i dispacci telegrafici.

La stazione di scambio di Bergamo si atterrà, in rapporto al servizio di corrispondenza di cui trattasi, in quanto non è detto dal presente Ordine di Servizio, alla convenzione in principio citata, nonchè alle istruzioni speciali che le venissero impartite.

In relazione al presente Ordine di Servizio ed in base alle indicazioni risultanti nell'allegato *A*, dovranno essere fatte opportune aggiunte nelle pubblicazioni relative ai servizi cumulativi e di corrispondenza.

Inoltre nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) », in piè della pag. 17 al richiamo ** e dopo le parole « pure esercitata dalla Società Generale di Ferrovie Economiche » si dovrà aggiungere: *È pure stazione di scambio con la tramvia Bergamo-Trescore-Sarnico.*

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato all'Ordine di Servizio N. 83-1914.

Società Anonima della tramvia Bergamo-Trescore-Sarnico

Sede in BERGAMO - Capitale 1 milione

STAZIONI	Linea alla quale appartengono	Servizi cui sono abilitate					Impianti fissi							Distanza dalla stazione di scambio di Bergamo
		Grande velocità	Piccola velocità accelerata	Piccola velocità ordinaria	Veicoli e bestiame	Trasporti a domicilio	Piani caricatori		Grue fisse		Bilance a ponte		Sagoma limite	chilometri
							di testa	di fianco	Quantità	Portata in tonnellate	Quantità	Portata in tonnellate		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	

Gorle	Bergamo-Trescore-Sarnico	—	A (1)	P (1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
Scanzo-Rosciate . . .		—	A (1)	P (1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
Negrone		—	A (1)	P (1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8
Trescore		—	A (1)	P (1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17
Taglinno		—	A (1)	P (1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28
Caleppio		—	A (1)	P (1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30
Credaro.		—	A (1)	P (1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32

Sono escluse dal servizio di corrispondenza:

a) le spedizioni fra le stazioni delle ferrovie dello Stato e quella di Sarnico della tramvia, o viceversa;

b) le merci pericolose e nocive, di cui l'allegato 9 alle tariffe in vigore sulle Ferrovie dello Stato;

c) le merci di lunghezza superiore a 12 metri;

d) le merci di peso indivisibile superiore alle 15 tonnellate.

(1) *Limitatamente ai trasporti a vagone completo o da considerarsi come tali a norma delle tariffe e disposizioni in vigore sulle Ferrovie dello Stato.*

Ordine di Servizio N. 84. (M. e C.).

Esercizio della linea Castelfranco d'Emilia-Bazzano.

(Vedi Ordine di Servizio N. 76-1913).

In conformità al decreto del Ministro dei lavori pubblici del 23 dicembre 1913 N. 5694/5705 Div. XVII ,la Società anonima per la Ferrovia Modena-Vignola è subentrata alla Ditta Ing. Corrado Manfredi nell'esercizio della Tramvia Castelfranco d'Emilia-Bazzano, trasferendo la direzione d'esercizio a Modena, Corso Umberto I, n. 47.

In conseguenza di quanto sopra, l'intestazione dell'allegato all' Ordine di Servizio N 76-1913 e del quadro a pagina 137 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° Aprile 1913) » dev'essere sostituita con la seguente:

Società Anonima per la Ferrovia Modena-Vignola

TRAMVIA CASTELFRANCO D'EMILIA-BAZZANO.

Direzione dell'Esercizio - MODENA.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 85. (C.).

Biglietti d'abbonamento.

In seguito ad accordi intervenuti con la Società Anonima per le ferrovie della Brianza Centrale, a partire dal 20 marzo 1914, avrà luogo con la medesima lo scambio delle facilitazioni per biglietti d'abbonamento, previste dal R. Decreto N. 705 del 3 set-

tembre 1909 pubblicato nel Bollettino Ufficiale N. 46 dello stesso anno.

In conseguenza di ciò si dispone quanto appresso:

I.

a) Dalla data anzidetta gli agenti stabili delle Ferrovie della Brianza Centrale (esclusi quindi gli avventizi e quelli in prova) sono ammessi a fruire, sulle linee dello Stato, della tariffa di abbonamento per impiegati governativi di cui all'Allegato N. 6-C alle Tariffe, sotto l'osservanza delle condizioni contenute nell'Allegato medesimo.

b) I biglietti d'abbonamento saranno da emettersi per le linee delle Ferrovie dello Stato diramantisi dalla stazione comune di Monza, e per percorrenze non maggiori di 60 chilometri a partire dalla stazione stessa.

Nel caso di in cui gli abbonamenti siano chiesti per cure balneari o climatiche, in conformità al comma *b*) punto 2, del predetto allegato N. 6-C, i biglietti possono essere emessi per un percorso su qualsiasi linea dello Stato, sempre però nel limite di chilometri 60.

c)Per avere gli abbonamenti in parola, gli interessati dovranno munirsi, facendone domanda (sul mod. Ci-245) alla stazione comune di Monza (gestione Stato), della tessera di riconoscimento; versare alla stazione stessa l'importo del diritto fisso (L. 1 per ciascun biglietto), ed allegare poi la ricevuta che verrà loro rilasciata, alla domanda d'abbonamento che devono presentare alla propria Direzione d'Esercizio sul mod. Ci-61.

d) La stazione di Monza, ricevendo domande di tessere (mod. Ci-245) da parte di agenti delle ferrovie della Brianza Centrale, le invierà, come di consueto, alla Divisione del Movimento di Milano, e trasmetterà invece al « Servizio Commerciale, in Roma » le domande di biglietti (mod. Ci-61)corredate della ricevuta del diritto fisso, che dalla Direzione dell'Esercizio dellla linea predetta le fossero rimesse, accertandosi che risultino dalle domande stesse, gli estremi della tessera di riconoscimento e quelli del biglietto richiesto (classe, percorrenza, modo di pagamento ecc.).

e) Il Servizio Commerciale provvederà all'emissione dei biglietti richiesti che saranno spediti, per la consegna agli interessati, alla stazione comune di Monza (gestione Stato), ovvero (nel caso di abbonamenti per cure balneari o climatiche) a quell'altra stazione delle Ferrovie dello Stato che il richiedente avrà indicato sulla domanda.

La stazione di Monza, o quell'altra che avrà ricevuto i biglietti, nel farne la consegna ne introiterà il prezzo e lo contabilizzerà nel modo indicato all'art. 23 (comma *b* punto 7) delle norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli e cani e telegrafi.

f) Il pagamento delle quote rateali per la periodica rinnovazione della validità dei biglietti di cui trattasi, acquistati a pagamento rateale, deve effettuarsi esclusivamente alla gestione Stato della stazione di Monza oppure ad una qualunque stazione delle ferrovie dello Stato.

g) I biglietti di abbonamento eventualmente non ritirati entro cinque giorni, dovranno essere restituiti all'Ufficio 2° Affari diversi viaggiatori in Firenze, avvertendone contemporaneamente l'ufficio emittente.

II.

h) Dalla stessa data 20 marzo 1914 gli agenti stabili delle Ferrovie dello Stato (esclusi quindi gli avventizi e quelli in prova), potranno ottenere biglietti di abbonamento di 1ª e 3ª classe a tariffa ridotta di cui all'allegato N. 6-c alle Tariffe per percorsi sulle linee della Brianza Centrale.

i) Per ottenere i biglietti di abbonamento gli interessati dovranno farne motivata domanda (Mod. Ci-61) per tramite del proprio ufficio, alla direzione dell'esercizio delle Ferrovie della Brianza Centrale in Monza unendo alla domanda la propria fotografia, e indicandovi la residenza ed il modo di pagamento (immediato o rateale) prescelto.

l) Pel riconoscimento dell'identità personale di ciascun abbonato alle Ferrovie della Brianza Centrale non verrà rilasciata

alcuna tessera speciale essendo a ciò sufficiente la fotografia contenuta nel biglietto di abbonamento.

m) I biglietti di abbonamento emessi dalle Ferrovie della Brianza Centrale saranno inviati o rimessi direttamente alla stazione di Monza (gestione della Monza-Molteno) per essere quivi ritirati a cura degli interessati, i quali riceveranno all'uopo opportuno avviso.

n) Il prezzo complessivo dei biglietti di abbonamento dovrà essere pagato, se a pagamento immediato, alla stazione comune di Monza (gestione Monza-Molteno) all'atto del ritiro del biglietto d'abbonamento; se a pagamento rateale, la prima rata alla stazione comune di Monza all'atto del ritiro del biglietto e le successive alla direzione dell'esercizio della Ferrovia Monza-Molteno nella stazione di Monza Sobborghi.

Per i percorsi sulle Ferrovie della Brianza Centrale saranno applicati i prezzi degli abbonamenti ordinari (3ª categoria) ridotti del 50 %, vigenti sulle Ferrovie dello Stato.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 86. (M. P.).

Norme per la compilazione della graduatoria degli agenti idonei a coprire posti di Capo stazione di 3° grado; per la assegnazione di detti agenti a posti di tale qualifica superiore; per l'effettuazione del periodo di funzioni relative che precede la promozione definitiva.

Come supplemento al Bolettinò del personale del mese di luglio 1913, viene pubblicata la graduatoria degli agenti che, durante il periodo di tempo dal 1° luglio 1905 al 31 dicembre 1911, si sono venuti a trovare nelle condizioni necessarie per essere dichiarati idonei a coprire ufficialmente posti di Capo stazione di 3° grado.

Tale graduatoria rimarrà in vigore e non sarà suscettibile di variazioni fino a che non verrà nel Bollettino del mese di luglio 1914 pubblicata la nuova graduatoria, la quale comprenderà anche gli agenti che a tutto il 31 dicembre 1912 saranno venuti a trovarsi nelle condizioni richieste per esservi inscritti.

A sua volta questa graduatoria sarà sostituita da altra estesa a tutto il 31 dicembre 1913, da pubblicarsi nel bollettino di luglio 1915, e così successivamente di anno in anno.

Nella compilazione della seconda graduatoria e delle successive si terrà conto dei fatti verificatisi dopo la pubblicazione della precedente, in quanto, a norma delle attuali disposizioni, possano portare spostamento nella decorrenza dell'anzianità.

Compilazione delle graduatorie.

Sono inscritti nella graduatoria tutti gli agenti che, entro il periodo di tempo cui la graduatoria stessa si riferisce, abbiano conseguito:

a) la qualità di Applicato (stabile od in prova);

b) tutte le abilitazioni ai servizi di stazione, e cioè telegrafo, biglietti e bagagli, grande e piccola velocità e movimento.

Per l'ordine di iscrizione nella graduatoria, deve essere presa la più recente delle date che riguardano le predette due condizioni.

Quando tale data risulti comune a due o più agenti, per determinare la precendenza nella graduatoria si ricorre alla data relativa all'altra condizione; e, nei casi in cui anche questa seconda data sia comune a due o più agenti, vale, quale determinante la precedenza, l'anzianità di servizio.

Verranno considerati come raddoppiati i periodi di tempo in cui, dal gennaio 1913, gli Applicati aventi tutti i requisiti per l'inscrizione nella graduatoria avranno prestato servizio di dirigente al movimento in località malariche considerate di prima zona agli effetti della relativa indennità secondo le tabelle annesse all'ordine generale N. 4-1907 e relative appendici.

Nella graduatoria afferente al periodo dal 1° luglio 1905 al 31 dicembre 1911, si è tenuto conto, in riguardo dei criteri che si

seguivano pel passato e con effetto di raddoppio, del tempo per cui gli Applicati hanno prestato servizio di dirigente al movimento, fino al 31 dicembre 1907, nelle seguenti località:

Apricena,
Arpi,
Bovino,
Campomarino,
Candida,
Casalbordino,
Cervaro,
Chieuti-Serracapriola,
Fara Sabina,
Gallese,
Giardinetto-Troia,
Incoronata,
Lebba,
Lesina,
Montaguto-Panni,
Motta di Foggia,
Montenero-Petacciato,
Ofantino,
Orsara,
Ortanova,
Poggio Imperiale,
Ripalta,
Rocchetta S. Antonio,
Salone,
San Salvo,
Trinitapoli.

Il tempo durante il quale gli Applicati provvisti di tutte le abilitazioni prestino eventualmente servizio negli Uffici od alle gestioni, non produce ritardo per la inscrizione nelle graduatorie, e quindi è considerato utile agli effetti di tale inscrizione.

Si farà eccezione a questa norma tanto per gli Applicati che da ora in avanti passassero dalle stazioni agli uffici dietro loro domanda, quanto per quelli che venissero tolti dal movimento per irregolarità od incapacità. Per essi il tempo passato agli uffici o alle gestioni non verrà computato agli effetti dell'anzianità per la reggenza.

Non saranno inscritti nelle graduatorie o ne saranno cancellati gli agenti che siano stati riconosciuti non più in possesso dei requisiti fisici necessari pel servizo del movimento, o che siano stati degradati da Applicato.

Ove però per questi ultimi abbia luogo la reintegrazione, essi verranno inscritti nella graduatoria, ma con data posticipata del periodo di tempo intercorso fra la decorrenza della degradazione e quella della reintegrazione.

Lo stesso dicasi degli agenti collocati in disponibilità od in aspettativa, esclusa quella per servizio militare, della quale non sarà tenuto conto agli effetti della inscrizione nella graduatoria.

Assegnazione degli inscritti in graduatoria a funzioni di Capo stazione di 3° grado.

Gli agenti inscritti nella graduatoria verranno assegnati a posti vacanti di Capo stazione di 3° grado nell'ordine della graduatoria stessa, compatibilmente con le esigenze del servizio e con le pratiche occorrenti per tali assegnazioni.

Gli agenti che da tempo non si trovassero addetti a funzioni di dirigente al movimento, prima dell'assegnazione alla reggenza saranno sottoposti ad opportuno esperimento nelle funzioni stesse per quella durata che, caso per caso, sarà ritenuta necessaria.

Prima di procedere all'assegnazione, dovrà essere rilasciata, dal Capo della stazione nella quale presta servizio l'agente da destinarsi alla reggenza, apposita dichiarazione, confermata dall'Ispettore di riparto e convalidata dal Capo Divisione, dalla quale risulti che l'agente stesso è idoneo, sotto tutti gli aspetti, alle funzioni superiori e meritevole di ottenerle.

L'Amministrazione può sempre esigere, a norma dell'articolo 23 R. P., che l'agente assegnato alle funzioni di Capo stazione raggiunga la località dove è stato destinato a coprire il posto di reggente.

Se però, per speciali ragioni, si credesse di non insistere nel trasferimento ordinato, allora la rinuncia al trasferimento porterà come conseguenza, nei riguardi dell'interessato, la posticipazione di un anno della data della sua inscrizione nella graduatoria; e tale ritardo non potrà in modo alcuno essere invocato dall'agente per ottenere, al ripresentarsi del nuovo turno di assegnazione, una residenza di suo gradimento.

Gli agenti inscritti nelle graduatorie, che riescano vincitori nei concorsi per posti vacanti di Capo stazione di 3° grado (Vedi a pag. 1143 - punto 1° - del Supplemento al Bollettino Ufficiale n. 44-1912) avranno, per l'assegnazione a funzioni superiori, quella precedenza che verrà stabilita nelle norme relative ai concorsi stessi.

PERIODO DI FUNZIONI DA CAPO STAZIONE DI 3° GRADO.

Gli agenti immessi in funzioni di Capo stazione di 3° grado potranno ottenere la promozione alla qualifica effettiva dopo un favorevole esperimento continuativo nelle funzioni stesse della durata minima di sei mesi.

Tale periodo di esperimento continuativo potrà però, a giudizio insindacabile dell'Amministrazione, essere protratto fino alla durata massima prevista dal Regolamento del personale.

Ordine di Servizio N. 87. (C.).

Servizio italo-svizzero.

Si avverte che, in seguito a comunicazioni pervenute dalle Ferrovie svizzere, i prezzi ora esistenti nella Parte II A delle tariffe dirette italo-svizzere (edizione 1° maggio 1913) per la relazione Luzern-Iselle, pag. 82- tariffa eccezionale N. 1 p. v. devono essere rettificati come appresso:

	TARIFFA ECCEZIONALE N. 1 - P. V.			
	a	b	c	d
Luzern-Iselle . . .	1.72	1.23	0.92	0.87

Nella seconda parte delle pagine da 86 a 95 e della pagina 98 della citata Parte II-A, tariffa eccezionale N. 2 P. V. l'indicazione del *Gruppo I*, figurante nella quinta colonna dell'intestazione, deve essere rettificato in « Gruppo *II* ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 88. (A.).

Norme per la gestione vestiario.

1. - *Misure per la confezione del vestiario uniforme dei Guardiani, dei Guardiani cantonieri e dei Cantonieri.*

A modificazione di quanto è detto nell'ultima parte del punto 2 dell'ordine di Servizio 413-1911 si avverte che i Guardiani, i Guardiani-cantonieri ed i Cantonieri della linea che fanno richiesta di vestiario uniforme devono farsi rilevare le relative misure da persona di propria fiducia, secondo le indicazioni dei figurini inclusi nel Mod. A 81 *bis* appositamente modificato.

Tali misure dovranno essere segnate su entrambi i tagliandi e sulla matrice del detto Mod. A. 81-*bis* dallo stesso richiedente o dalla persona di sua fiducia, restando sempre così responsabile dell'esattezza delle misure indicate l'agente richiedente.

Il Sorvegliante dal quale l'agente dipende dovrà apporre la sua firma su entrambi i tagliandi del Mod. A. 81-*bis* e inoltrarli con la relativa richiesta A. 81 come prescritto.

Le disposizioni di cui sopra dovranno essere attuate non appena i Sorveglianti saranno forniti del fascicolo dei nuovi moduli A. 81-*bis*.

2. - *Addebiti degli oggetti di vestiario forniti.*

Gli articoli 14 e 15 dell'Ordine di Servizio 33-1907 vengono abrogati e sostituiti dalle seguenti disposizioni.

L'addebito agli Uffici interessati dei capi di vestiario forniti agli agenti viene fatto con elenco di somministrazione A. 86, in base ai tagliandi di ricevuta delle richieste regolarmente accettati e pervenuti al Magazzino Vestiario competente entro i giorni dal 16 di ogni mese al 15 del successivo.

Agli elenchi A. 86 saranno allegati i tagliandi (2) delle richieste stesse, restando quelli di ricevuta in possesso del Magazzino.

Qualora, trascorso un mese dalla somministrazione del vestiario, i Magazzini non abbiano ricevuto debitamente accettato il tagliando ricevuta di qualche richiesta di vestiario, debbono dare corso all'addebito di ufficio, compilando l'elenco di somministrazione A. 86 con la scorta del tagliando 2° di detta richiesta, il quale tagliando dovrà però restare in Magazzino in mancanza del tagliando di ricevuta.

Sugli elenchi A. 86 compilati con tagliandi di ricevuta delle richieste dovrà figurare l'importo totale dei capi di vestiario relativi ad ogni richiesta, in base ai prezzi di cui le tabelle C e D del Regolamento Vestiario; sugli A. 86 per addebiti di ufficio invece dovranno essere specificati coi numeri di categoria i singoli capi di vestiario forniti ad ogni agente ed i relativi importi.

L'Ufficio Economato trasmetterà per l'addebito ai Servizi interessati uno stato d'ordine R. 67 corredato degli Elenchi A. 86 relativi, con imputazione al loro Conto d'ordine per l'importo delle richieste al prezzo di tariffa.

I Servizi e gli Uffici poi, ai quali spetta di sceverare dalla somma ad essi addebitata il contributo amministrativo da portarsi a debito del conto di spesa 35 partitario 813, contabilizzeranno la residuale somma a carico degli agenti che prelevarono il vestiario, al conto 119 partitario 1099, da pareggiarsi con le ritenute regolamentari a credito del conto di entrata 91 partitario 289, senza fare alcuna distinzione fra agenti compartecipanti e non compartecipanti alla massa vestiario.

Analogamente sarà operato dai Servizi e dagli Uffici per gli orologi da tasca, i corpetti a maglia, i monogrammi da bavero, i vestiti impermeabili (giacca, pantaloni e cappello) e per gli impermeabili gommati con cappuccio, richiesti con A. 82 come oggetti personali che i Magazzini addebiteranno con elenchi A. 86 che l'Ufficio Economato allegherà ad uno stato d'ordine R. 67 separato.

Per gli addebiti degli oggetti indicati nella tabella *E* del Regolamento vestiario, richiesti per le categorie degli agenti ivi indicate, con mod. A. 22 ed A. 23 a seconda che trattisi di prima fornitura o di sostituzione inventariale, valgono le norme in vigore per gli oggetti d'inventario.

Ordine di Servizio N. 89. (M. L. C.).

Trasformazione in stazione della fermata di Trevignano Signoressa.

Dal giorno 20 marzo 1914 la fermata di Trevignano Signoressa della linea Belluno-Treviso, sarà trasformata in stazione ed abilitata agli incroci ed alle precedenze dei treni. La stazione è provvista dei seguenti impianti:

Fabbricato viaggiatori alla progressiva Km. 15+091,65 da Treviso, a destra nel senso da Belluno a Treviso.

Binari di corsa: due compresi fra le progressive Km. 14 + 995 e Km. 15 + 157 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di m. 406.

Scalo Merci P. V. con un piano caricatore scoperto con carico di fianco servito da un binario tronco allacciato in entrambi i sensi a quello di prima linea, ed una stadera a ponte della porta di tonnellate 40.

Segnali di protezione: due semafori di seconda categoria collocati a destra dei treni in arrivo ed alla distanza dal corrispondente deviatoio estremo di m. 800, quello verso Belluno e di m. 804 quello verso Treviso.

Ufficio telegrafico incluso nel circuito 4131 con chiamata SI

La stazione di Trevignano Signoressa viene ammessa ai trasporti, in servizio interno e cumulativo italiano, di viaggiatori, bagagli, cani merci a G. V. P. V. A. ed a P. V. O. di veicoli e bestiame, senza alcuna limitazione, attenendosi al riguardo alle norme contabili emanate con l'Ordine di Servizio N. 160-1909, modificate con gli Ordini di Servizio N. 170, 171, 174, 191, 379, 401 e Circolare N. 66 del 1913.

Essa effettuerà il versamento degli introiti alla Cassa di Milano ogni cinque giorni e quindi il nome della stazione stessa sarà da indicarsi nel prospetto del Compartimento di Venezia allegato all'Ordine di Servizio N. 184-1913, con la lettera D.

In conseguenza di quanto sopra, nella « Prefazione generale all'Orario generale di Servizio 1° Novembre 1913 (parte seconda) », a pag. 24 si dovrà considerare come scritto in carattere ordinario minuscolo, anzichè in corsivo, il nome della nuova stazione di Trevignano Signoressa, cancellando l'indicazione L. G. risultante di fronte al nome stesso.

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (ediz. 1° Luglio 1908) », si dovrà, a pag. 100, sostituire le indicazioni esistenti di fronte al nome di Trevignano Signoressa, nelle finche dall'8ª alla 21ª, con le seguenti:

/ G / A / O / V B / S / — / — / F — / — / 1 40 / — /

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Circolare N. 25. (C.).

Bagaglio degli abbonati.

(Vedi Ordini di Servizio N. 55-1907; e 29-1910).

Risulta che qualche stazione ha rifiutato di accettare ed eseguire spedizioni a bagaglio di campionari di peso superiore a 50 Kg. appoggiandosi, erroneamente, alle disposizioni contenute nell'ultimo capoverso dell'Ordine di Servizio N. 9-1914.

Ora, poichè le spedizioni di campionari vengono eseguite in base alla tariffa Speciale A - Bagagli, e per conseguenza, nulla hanno a che vedere colle disposizioni del già citato Ordine di Ser-

vizio, il quale contempla invece il caso di *colli contenenti* merci e spediti come bagaglio dagli abbonati ferroviari, così si invitano le stazioni a tenere ben distinti i due casi onde evitare il ripetersi dell'errore lamentato.

In merito poi a queste ultime spedizioni (colli contenenti merci) consta che taluni abbonati, effettuano contemporaneamente per *differenti linee* spedizioni a bagaglio di colli. Simili spedizioni debbono assolutamente essere rifiutate dalle stazioni poichè l'accettazione di esse è in evidente contrasto con la fatta concessione, la quale, come è ricordato nel primo punto dell'Ordine di servizio N. 29 suddetto, « riguarda gli abbonati che *nei loro viaggi* hanno *bisogno di effettuare tali trasporti* » e non può quindi applicarsi che per spedizioni fatte col solo treno col quale l'abbonato viaggia.

Per analoghe ragioni, non debbono accettarsi spedizioni a bagaglio dei colli di merci di cui trattasi, per stazioni non comprese nell'itinerario dell'abbonamento.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Circolare N. 26. (C.).

Concessione speciale C.

Si avverte per norma, in ordine al punto 6° della Concessione speciale C., che la Casa di S. M. la Regina Madre e quelle dei RR. Principi, provvederanno quind'innanzi direttamente al rilascio ai dipendenti personali dei libretti di viaggio, non che, quando del caso, delle richieste e delle tessere, cui provvedeva finora il Ministero della Real Casa.

Parimenti il Ministero di grazia e giustizia e dei culti, provvederà direttamente al rilascio dei detti documenti pel personale delle RR. Basiliche palatine pugliesi ed annesse istituzioni, rilascio che veniva fatto, finora, pure a cura della Real Casa.

Nell'attesa che sia direttamente provveduto, come è detto sopra, si dovrà continuare a tener validi gli scontrini, le richieste e le tessere fino ad ora rilasciati dal prefato Ministero della Real Casa.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Circolare N. 27. (C.).

Trasporti a domicilio a Barletta ed a Manduria.

(Vedi Circolari N. 22-1914 e 52-1913).

Si avverte che il corrispettivo per la voce « mobilia ed oggetti voluminosi » per i trasporti a domicilio a Barletta è di L. 0,50, tanto a G. V. che a P. V.

Analoga modificazione deve essere praticata nel prospetto allegato alla Circolare 22-1914.

Alla stazione di Manduria è cessato il servizio dei trasporti a domicilio.

Pertanto, nel fascicolo « Norme, condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio » si dovrà cancellare:

— nella parte III dell'indice, l'indicazione « Ferrovie Salentine, pag. 69 »;

— a pag. 69 il relativo prospetto.

Inoltre, nel prospetto delle nuove stazioni delle Ferrovie Salentine a pag. 6 dell'allegato B dell'Ordine di Servizio N. 173-1913, si dovrà cancellare alla colonna 7 le lettere G. P. di fianco al nome della stazione di Manduria.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Comunicazione.

Riammissione alle gare. — Con decreto 25 febbraio 1914 del Ministero della Marina è stata riammessa a fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato, a datare dal 10 marzo 1914, la ditta Luigi Boglione di Torino, fornitrice dei sandali, già esclusa con precedente decreto dello stesso Ministero in data 10 settembre 1913.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

Circolare N. 25R (C.).

Concorsi ginnastici in Genova.

Pei viaggi dei partecipanti ai concorsi sovraindicati è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti ai concorsi saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati nei due seguenti periodi.

I PERIODO.

Andata e *Ritorno*: dal 2 al 19 aprile 1914.

II PERIODO.

Andata e *Ritorno*: dal 1° al 20 maggio 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

Circolare N. 26R (C.).

Fiera-Esposizione di cavalli in Firenze.

Nella circostanza della fiera - esposizione sovraindicata è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli agli espositori e giurati che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

Gli espositori e giurati saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI E GIURATI:

Andata e ritorno: dal 1° al 16 aprile 1914.

SPEDIZIONI DI BESTIAME CAVALLINO E DI MERCI:

Andata: dal 1° al 10 aprile 1914.

Ritorno: dall'11 al 16 aprile 1914.

Si avverte che le spedizioni di bestiame cavallino destinate alla fiera esposizione, dovranno essere eseguite per la stazione di Rifredi all'indirizzo del comitato.

Le stazioni dovranno quindi computare le tasse per la detta stazione, con l'aggiunta delle sovratasse da computarsi integral-

mente pel binario di raccordo con lo scalo del bestiame dei Macelli stabilite dall'art. 88 delle tariffe.

Per quanto riguarda l'applicazione della concessione ai viaggi degli espositori e giurati valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R - 1913.

Circolare N. 27R (C.).

IX Congresso degli allevatori di bestiame in Firenze.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 1° al 9 aprile 1914

Ritorno: dal 5 al 15 aprile 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R - 1913.

Circolare N. 28R (C.).

Congresso nazionale dell'Opera di protezione della giovane in Livorno.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 31 marzo al 6 aprile 1914.

Ritorno: dal 4 al 12 aprile 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

Circolare N. 29R (C.).

II. Congresso del consiglio di presidenza dell'Unione delle Camere di commercio italiane in Roma.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 1° al 6 aprile 1914

Ritorno: dal 5 al 10 aprile 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R - 1913.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

Roma, 1914 — Tip. Editrice Nazionale — C. 90.

Circolare N. 30R (C.).

Convegno zootecnico interprovinciale in Bologna.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 25 al 29 Marzo 1914.

Ritorno: dal 28 Marzo al 2 Aprile 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R - 1913.

Circolare N. 31R (C.).

XIV Congresso nazionale del partito socialista italiano in Ancona.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 1° all'8 Aprile 1914.

Ritorno: dal 5 al 15 Aprile 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R - 1913.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI

Roma, 1914 — Tip. Editrice Nazionale - C. 80.

ANNO VII - N. 13

26 MARZO 1914

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, marzo 1914 — Tip. Editrice Nazionale - C-80.

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

In Appendice:

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

R. D. *del 4 gennaio 1914 col quale il sig. Gr. uff. avv. Luigi Cagnetta viene nominato Consigliere di amministrazione delle Ferrovie dello Stato.*

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Vista la legge 7 luglio 1907 N. 429 per l'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private, modificata dal Regio Decreto 28 giugno 1912 N. 728;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per i Lavori Pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

È nominato consigliere d'amministrazione delle ferrovie dello Stato, con effetto dal 31 dicembre 1913, il Sig. Gr. Uff. Avv. Luigi *CAGNETTA*, consigliere di Stato.

Dato a Roma, addì 4 gennaio 1914.

VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI - E. SACCHI.

Ordine di Servizio N. 90. (M. e L.).

Apertura all'esercizio della stazione di " Milano Nuova Centrale " per il servizio dei " Magazzini Raccordati ".

Dal giorno 29 marzo 1914 verrà aperta all'esercizio la stazione di « Milano Nuova Centrale » con gestione limitata al servizio dei « Magazzini raccordati » i quali sono collegati alla stazione di Greco mediante un tronco di linea a doppio binario, che ha origine dal binario secondario della predetta stazione di Greco, e un binario di raccordo fra la linea stessa ed i magazzini.

Dallo schizzo allegato al presente ordine di servizio risultano la consistenza degli impianti del nuovo tronco di linea e del binario di raccordo, col rispettivo andamento altimetrico e planimetrico, il dispositivo dei deviatoi di allacciamento e le distanze che possono interessare il personale di stazione, di macchina e di scorta ai treni.

La stazione di Milano Nuova Centrale è abilitata ai soli trasporti in servizio interno e cumulativo italiano a grande velocità, piccola velocità ordinaria e piccola velocità accelerata eseguiti per conto esclusivo dei magazzini raccordati, dei quali è affittuaria la Ditta Ing. Giovanni Barosi.

Tale abilitazione è ammessa senza restrizioni pei trasporti in partenza e limitatamente ai vagoni completi pei trasporti in arrivo.

I trasporti di merci infiammabili od esplodenti delle categorie 8, 9, 10, 11, 12 e 13 dell'allegato 9 alle tariffe possono essere eseguiti esclusivamente in partenza dalla predetta stazione.

Sui documenti di trasporto dovrà sempre figurare quale stazione mittente o destinataria « Milano Nuova Centrale » e le tasse di porto saranno computate per l'attuale distanza relativa a Milano Centrale.

Quali mittenti o destinatari dei trasporti rispetto alla stazione di Milano Nuova Centrale, potranno figurare esclusivamente la Ditta Ing. Giovanni Barosi oppure le Ditte subaffittuarie dei magazzini raccordati; queste ultime dovranno essere indicate sui do-

cumenti di trasporto con la dicitura « Ditta . . . . (magazzini raccordati) ».

Devesi ritenere che le Ditte mittenti che indirizzano i loro trasporti ai magazzini raccordati, si siano accertate preventivamente che i destinatari abbiano avuto in subaffitto i magazzini stessi. Qualora i trasporti fossero indirizzati a Ditte non trovantisi in tale condizione, la stazione di Greco, alla quale sarà comunicato l'elenco delle Ditte subaffittuarie, tratterrà i trasporti, emettendo nota di giacenza per le disposizioni del mittente.

Per tutti i trasporti a P. V. O. da o per i magazzini raccordati di Milano Nuova Centrale, il termine di resa di cui l'Art. 70 delle Tariffe s'intende aumentato di 24 ore.

La stazione di Milano Nuova Centrale eseguirà i versamenti degli introiti alla Cassa compartimentale di Milano tutti i giorni (lettera A dell'elenco annesso all'Ordine di Servizio N. 275-1908 per la periodicità dei versamenti delle stazioni).

In conseguenza di quanto precede:

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) », si dovranno introdurre le seguenti aggiunte:

— a pag. 55 fra le stazioni di Milano Lambrate e Milano Porta Garibaldi, inserire:

Milano Nuova Centrale	Milano-Chiasso	Milano	Milano	1. 3. 11. 15. 17. 32 33. 36. 55

—	—	G (14)	A (14)	O (14)	..	..	.	.	.	.	.	.	1	40	.

e in calce alla pagina stessa aggiungere la seguente nota:

« (14) Limitatamente ai trasporti per conto delle Ditte affittuarie dei magazzini raccordati. Sono escluse dai trasporti in arrivo le merci non a vagone completo e quelle infiammabili ed esplodenti delle categorie 8, 9, 10, 11, 12 e 13 dell'allegato 9 alle tariffe ».

— alle pagine 111, 112, 114, 115, 124, 125 e 131 rispettivamente alle tabelle 1, 3, 11, 15, 17, 32, 35 e 55, aggiungere alla nota (1) in calce alle tabelle medesime le parole: « e Milano Nuova Centrale ».

— a pag. 229 fra i nomi di Milano Lambrate e Milano Porta Garibaldi inserire:

Milano Nuova Centrale	141.29.15	1313	1327

Nel fascicolo « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai punti di scambio ecc..... da valere per la tassazione dei trasporti dei valori e delle merci in servizio diretto ferroviario marittimo - Edizione 1-7-1910) » a pag. 9, fra i nomi di Milano Lambrate e Milano Porta Garibaldi, inserire:

Milano Nuova Centrale	554	889	1327

Nella Prefazione generale (parte II-a) all'orario generale di servizio (Edizione 1° Novembre 1913) a pag. 20, fra Milano Lambrate e Milano Porta Garibaldi aggiungere:

Milano Nuova Centrale (49)	M	46

e riportare a pag. 26, nella sede opportuna, la seguente annotazione:

« (49) Limitatamente ai trasporti a G. V., P. V. A., e P. V. O., per conto delle Ditte affittuarie dei Magazzini raccordati. Sono escluse dai trasporti in arrivo le merci non a vagone completo e quelle infiammabili ed esplodenti delle Categorie 8, 9, 10, 11, 12 e 13 dell'Allegato 9 alle Tariffe ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 9, 22 *e per il Compartimento di Milano anche a quelli della classe* 7.

Ordine di Servizio N. 91. (S. M.).

Trasferimento della sede del 2° Riparto Movimento del Compartimento di Venezia, da Bassano a Castelfranco.

A datare dal 16 Aprile 1914 la sede del 2° Riparto Movimento alla dipendenza della Divisione Movimento di Venezia, viene trasferita da Bassano a Castelfranco V..

Ordine di Servizio N. 92. (C.).

Servizio cumulativo italo-francese (oltre la P. L. M.).

(Vedi Ordine di Servizio N. 45 1914.)

A datare dal 1° aprile 1914 vengono estesi alle spedizioni in partenza dall'Italia ed in destinazione dei porti francesi i prezzi attualmente in vigore sulla percorrenza estera (rete dello Stato già Ovest) per i trasporti di « pelli greggie, con pelo, fresche, secche o salate ecc. (posizione 466 / $\frac{176}{427}$ della nomenclatura) » effettuati in senso inverso, cioè in provenienza dai predetti porti ed in destinazione di località italiane.

Pertanto, a partire dalla data anzidetta, alle pagine 82 ed 83, della Parte II A della tariffa diretta italo-francese (oltre la P. L. M. edizione 1° settembre 1913), accanto alle indicazioni del gruppo 8 del paragrafo 27 (relazioni con la rete dello Stato già Ovest - traffico di transito) dovrà essere esposto il richiamo (c) riportando a piè di pagina la seguente nota:

(c) I prezzi previsti per questo gruppo a datare dal 1° aprile 1914 sono anche applicabili ai trasporti in partenza dall'Italia ed in destinazione dei porti francesi.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 e 22.

Ordine di Servizio N. 93. (C.).

Quote di confine da computare nella formazione dei prezzi dei biglietti e dei bagagli per le stazioni di Ala e Pontafel e per e da quelle di Cormons e Modane.

Risulta che non vengono sempre esattamente applicate da tutte le stazioni le quote relative alle percorrenze di confine nella formazione dei prezzi dei biglietti e nel computo delle tasse per le spedizioni di bagaglio, di velocipedi e di cani per le destinazioni oltre confine di: Ala, Cormons, Pontafel e Modane.

Mentre si fanno particolari raccomandazioni al riguardo, si riportano, per norma, nei prospetti allegati al presente Ordine di Servizio le quote di confine di cui trattasi con le norme per la loro applicazione in aggiunta al prezzo, od alla tassa, riferentesi alla percorrenza italiana fino al confine, rispettivamente, di Peri, Pontebba, Cormons e Bardonecchia.

Si fa presente quanto è detto nel volume delle *Concessioni speciali* a pag. 6 nota (1), cioè che le quote di confine si computano sul numero effettivo delle persone che viaggiano, senza quindi tener conto del numero minimo dei viaggiatori stabilito da alcune delle dette *Concessioni speciali*.

Si avverte inoltre che, per effetto di quanto è detto nella nota (2) dell'Allegato A al presente Ordine di Servizio, restano abrogate le disposizioni di cui la nota (1) all'art. 8 dell'Ordine di Servizio N. 43-1912 e quelle dell'art. 9 punto 10 delle Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafi.

Nell'indicazione della tassa pei bagagli sul percorso *Peri conf.-Ala* è tenuto conto della variante comunicata coll'Ordine di Servizio N. 40-1910, il quale s'intende pertanto abrogato.

Alcune copie dei prospetti allegati al presente Ordine di Servizio di formato più grande — verranno fornite alle stazioni perchè siano tenute affisse negli uffici dei biglietti e dei bagagli.

Distribuito agli Agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato **A** *all'Ordine di Servizio N. 93-1914.*

Quote della Ferrovia Meridionale Austriaca per i percorsi Peri confine-Ala e Cormons confine-Cormons.

VIAGGIATORI — GENERE DEL VIAGGIO	PERCORSO — Peri conf.-Ala						Cormons confine-Cormons		
	Treni diretti			Treni omnibus			Per tutti i treni		
	I cl.	II cl.	III cl.	I cl.	II cl.	III cl.	I cl.	II cl.	III cl.
	Franchi								
A tariffa intera (1):									
adulti (2)	1.60	1.30	0.90	1.30	1.00	0.60	0.15	0.10	0.05
ragazzi (3)	0.80	0.65	0.45	0.65	0.50	0.30	0.15	0.10	0.05
Biglietti di andata e ritorno	3.20	2.60	1.80	2.60	2.00	1.20	0.30	0.20	0.10
Biglietti di servizio:									
serie **C** adulti	0.80	0.65	0.45	0.65	0.50	0.30	0.15	0.10	0.05
serie **C** ragazzi (3)	0.40	0.35	0.25	0.35	0.25	0.15	0.15	0.10	0.05
Ammalati (4)		—	—	—	—	—	—	—	—
Conducenti di bestiame (5)		—	-	-	—	0.60	—	—	0.05
Conducenti di bestiame (6)	—	—	—	—	—	0.30	—	—	0.05
Conducenti di bestiame (7)	—	—	—	-	—	-	—	—	—
Conducenti di locomotive (8)	—	—	—	-	—	-	—	-	—
Concessioni speciali:									
Indigenti, detenuti ed Agenti di scorta. *(Concess. spec. B.)*	—	—	—	—	—	0.30	—	-	0.05
Alienati e supposti idrofobi (9) *(Concess. spec. XVII).*	—	7.80	—	—	6.00	—	—	0.60	—
Tutte le altre Concessioni speciali:									
adulti	1.60	1.30	0.90	1.30	1.00	0.60	0.15	0.10	0.05
ragazzi (3)	0.80	0.65	0.45	0.65	0.50	0.30	0.15	0.10	0.05

(1) Pei viaggiatori nei *coupès* a letto non si riscuote alcuna sopratassa in aggiunta al prezzo dei biglietti di 1ª classe.

(2) I prezzi controindicati si devono riscuotere anche per i viaggi dei funzionari e degli agenti di pubblica sicurezza in servizio di vigilanza.

(3) Pei ragazzi dai 3 ai 7 anni. I ragazzi di età inferiore ai tre anni sono trasportati gratuitamente.

(4) Gli ammalati giacenti a letto, o comunque non ammessi nelle vetture ordinarie, vengono trasportati — con una persona di accompagnamento — in vagone a parte, dietro pagamento del prezzo di 6 biglietti di 1ª classe per adulti, valevoli per il rispettivo treno. In tale prezzo è compreso il trasporto della persona di accompagnamento e, per ogni persona in più, è dovuto il prezzo d'un biglietto di 3ª classe.

Per il letto dell'ammalato, fornito a cura delle parti, non si calcola alcuna tassa di trasporto.

(5) Quando non trattasi di vagone completo.

(6) Per spedizioni di uno, o due vagoni, per ogni conducente.

(7) Per ogni spedizione di tre vagoni o più, con una sola lettera di vettura, è ammesso il trasporto gratuito di un conducente ogni tre vagone. — Se per una spedizione in quantità superiore a tre vagoni, e non multipla di tre, viaggia più di un conducente è dovuta, per ogni conducente in più di uno ogni tre vagoni, la tassa di cui al richiamo (6).

(8) Nessuna tassa.

(9) Tassa per compartimento nel quale possono viaggiare fino a sei persone, senza distinzione fra adulti e ragazzi. Per ogni persona in più, oltre le 6, è dovuto il prezzo di un biglietto di 2ª classe a tariffa ordinaria.

VIAGGIATORI GENERE DEL VIAGGIO	PERCORSO: Peri conf.-Ala — Treni diretti			Treni omnibus			Cormons confine-Cormons — Per tutti i treni		
	I cl.	II cl.	III cl.	I cl.	II cl.	III cl.	I cl.	II cl.	III cl.
	Franchi								
Compartimenti riservati (10) .	9.60	10.40	—	7.80	8.00	—	0.90	0.80	—
Vetture salone dell'Amministrazione o di privati (11) .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Convogli speciali (12) . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Biglietti di abbonamento:									
per 1 mese	58.70	43.70	28.70	45.15	33.60	22.05	2.95	2.55	1.50
» 2 mesi	110.60	81.90	53.25	85.05	63.00	40.95	5.50	4.60	2.75
» 3 »	155.60	114.70	75.10	119.70	88.20	57.75	7.60	6.30	3.80
» 4 »	195.20	143.30	92.80	150.15	110.25	71.40	9.45	8.00	4.85
» 5 »	244.35	180.20	116.00	187.95	138.60	89.25	12.00	9.90	6.10
» 6 »	273.00	200.65	129.70	210.00	154.35	99.75	13.25	11.15	6.70
» 7 »	331.70	244.30	158.35	255.15	187.95	121.80	16.20	13.65	8.20
» 8 »	383.60	282.55	182 90	295.05	217.35	140.70	18.70	15.75	9.45
» 9 »	428.60	315.35	204.80	329.70	242.55	157.50	20.85	17.45	10.50
» 10-12 »	444.85	344.85	221.00	352.65	269.70	162.25	24.00	18.00	12.00

(10) Col pagamento delle tasse indicate possono prender posto *sei* persone in un compartimento di 1ª classe ed *otto* persone in un compartimento di 2ª classe. I ragazzi dai 3 ai 7 anni sono a tal riguardo considerati come adulti. Ogni viaggiatore in più dev'essere munito d'un biglietto separato della classe e del treno rispettivi.

Nessuna tassa è dovuta per il percorso a vuoto dei compartimenti riservati riferibilmente alla percorrenza di confine.

(11) Tassa corrispondente al prezzo di nove biglietti di 1ª classe per adulti, valevoli pel rispettivo treno. Per ogni viaggiatore in più è dovuto il prezzo d'un biglietto di 1ª classe per adulto.

(12 Tassa minima pel percorso Peri confine-Ala Fr. 46.20; per quello Cormons confine-Cormons Fr. 12.60. Però se applicando la rispettiva tariffa alle persone, ai bagagli ed alle cose da trasportarsi si ottenesse un maggior importo, sarà dovuto invece tale importo.

BAGAGLI, VELOCIPEDI E CANI			Peri conf.-Ala	Cormons conf. Cormons
Bagagli: tassa per ogni 10 Kg. indivisibili (12)		Fr.	0.09	0.005 (13)
Velocipedi spediti come bagaglio (tassa per macchina)	a 2 ruote e 1 posto	»	0.10	0.05
	» 2 » » 2 posti	»	0.15	0.05
	» 3 » » 1 posto	»	0.20	0.05
	» 3 » » 2 posti	»	0.25	0.05
Cani (per capo)		»	0.40	— (14)

(12) Le spedizioni di scimmie, gatti e uccelli in gabbia sono ammesse come bagaglio, coll'applicazione delle tasse normali, senz'altra aggiunta.
(13) Tassa minima per ogni spedizione F. 0.05.
(14) Nessuna tassa.

Avvertenze. — Tutte le stazioni della Rete possono distribuire biglietti e registrare bagagli, velocipedi e cani per quelle di *Ala* e di *Cormons,* mentre dall'estero si distribuiscono i biglietti e si registrano i bagagli ecc. per *Peri,* rispettivamente per *Cormons.*

Sul percorso *Peri conf.-Ala* (nel senso dall'Italia) e su quello *Cormons conf. - Cormons staz.* (nei due sensi) valgono le condizioni e le norme che regolano i trasporti dei viaggiatori e dei bagagli sulle ferrovie italiane.

Sul percorso da *Ala* a *Peri-conf.* (nel senso dall'Austria) valgono le condizioni e le norme della Ferrovia Meridionale Austriaca.

In partenza da Cormons si riscuote, e viene attribuita alla Ferrovia Meridionale Austriaca, una tassa di bollo austriaca di cent. 15 per ogni spedizione di bagagli, di velocipedi o di cani. — Nessuna tassa di bollo si applica per il trasporto dei viaggiatori.

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 93-1914.*

Quote per il percorso da **Pontebba** a **Pontafel.**

Viaggiatori a tariffa intera e ridotta di qualsiasi specie (*Per tutti i treni*)			Bagagli — Tassa per ogni 10 kg. indivisibili	Velocipedi				Cani per capo
				a due ruote		a tre ruote		
1ª classe	2ª classe	3ª classe		ad 1 posto	a 2 posti	ad 1 posto	a 2 posti	
0.15	0.10	0.10	0.05	0.10	0.15	0.20	0.25	0.20

Avvertenze. — Queste quote spettano alle Ferrovie italiane dello Stato nel servizio dall'Italia ed alle Ferrovie austriache dello Stato nel servizio dall' Austria.

Tutte le stazioni della Rete possono distribuire biglietti facoltativi a tariffa intera o ridotta e registrare bagagli, velocipedi e cani per la stazione di *Pontafel*. I biglietti per *Pontafel*, anzichè per *Pontebba*, sono da rilasciarsi ai viaggiatori che intendono proseguire per un'ulteriore destinazione austriaca. Così dicasi per la registrazione dei bagagli, dei velocipedi e dei cani.

Nel senso dall'estero per l'Italia l'acquisto di nuovi biglietti, quando occorra, e la rispedizione dei bagagli ecc., debbono effettuarsi a *Pontebba*.

Per quanto riguarda i trasporti in vetture-salone ed in compartimenti riservati, le tasse afferenti alla percorrenza *Pontebba-Pontafel* trovansi indicate nella Tariffa del servizio diretto per viaggiatori e bagagli fra l'Italia e l'Austria-Ungheria.

Allegato C all'Ordine di Servizio N. 93-1914.

Quote per il percorso **Bardonecchia** conf.-**Modane** staz.

CATEGORIE	VIAGGIATORI (Per tutti i treni)						BAGAGLI e VELOCIPEDI	CANI
	Adulti			Ragazzi			Tassa per ogni 10 kg. indivisibili	per capo
	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.		
Biglietti di corsa semplice di tutte le categorie salve le eccezioni seguenti . . .	1.35	0.90	0.60	0.65	0.45	0.30	0.09 (1)	0.30
Indigenti, detenuti, agenti di scorta ed emigrati italiani rimpatrianti *(Concess. speciali B e X).*	—	—	0.30	—	—	0.15		
Biglietti di servizio di serie C	0.70	0.45	0.30	0.35	0.25	0.15		
Biglietti di andata e ritorno	2.00	1.45	0.95	—	—	—		

(1) Tassa minima cent. 40.
Allo stesso prezzo dei bagagli e colla tassa minima di cent. 40, ma senza franchigia, vengono tassati i trasporti di *giornali.*

Avvertenze. — Tutte le stazioni della Rete possono distribuire biglietti facoltativi a tariffa intera o ridotta e registrare bagagli, velocipedi e cani per *Modane* stazione e, reciprocamente, la stazione di Modane può distribuire biglietti e registrare per tutte le dette stazioni italiane con l'applicazione delle quote suindicate riferibilmente alla percorrenza fra Bardonecchia confine e Modane stazione.

Ad ogni viaggiatore munito di biglietto a tariffa intera è accordata, per il percorso di confine, tanto pel trasporto dei bagagli, quanto pel trasporto dei velocipedi, la franchigia di 30 kg.

Tale franchigia non è estesa quindi ai ragazzi viaggianti gratuitamente ed è ridotta a kg. 20 pei ragazzi muniti di biglietti a mezza tariffa.

A giustificazione dell'accordata franchigia, le stazioni debbono indicare sui moduli di registrazione del bagaglio, e riportare nell'apposito spazio della Contabilità CI-265, gli estremi dei biglietti presentati dai viaggiatori.

È da notare che sul percorso di confine di cui trattasi i velocipedi sono considerati come bagagli e che quindi devono essere tassati in ragione del peso anzichè per macchina, tenendo conto della franchigia anzidetta.

La stazione di Modane, in aggiunta al prezzo dei biglietti distribuiti per stazioni italiane, riscuote la tassa di bollo francese di cent. 10 per ogni biglietto (anche se valevole per più persone) quando l'importo è eguale o superiore a L. 10. — Così pure per le spedizioni di bagaglio e di velocipedi in destinazione dell'Italia riscuote una tassa di registrazione di cent. 10, più la tassa di bollo di cent. 10 quando il prezzo di trasporto è eguale o superiore a L. 10.

Ordine di Servizio N. 94. (C.).

Tariffa locale N. 217 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 62-1914).

Col 1° Aprile 1914 la tariffa locale N. 217 P. V. Serie B, valevole per i trasporti di « calci idrauliche e cementi » sarà estesa alle spedizioni in partenza dalla stazione di Udine ed in destinazione di Venezia Marittima col prezzo di L. 5,7899 per tonnellata.

Opportune aggiunte dovranno essere fatte nella suddetta serie di tariffa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 95. (C).

Tariffa locale N. 225 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 383-1913).

Col 1° aprile 1914 la tariffa locale N. 225 P. V., valevole per i trasporti di « paglia comune, fieno, ecc. », sarà estesa alle spedizioni in partenza dalla stazione di Giuncarico ed in destinazione di quelle di tutte le linee continentali dello Stato.

Opportuna aggiunta dovrà essere fatta nella tariffa stessa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 96. (C.).

Servizio cumulativo con la linea Thiene-Rocchette-Asiago della Società Veneta.

(Vedi Ordine di Servizio N. 146-1913).

A principiare dal 1° aprile 1914, i prezzi e le condizioni di cui l'Ordine di Servizio N. 146-1913 varranno anche per i trasporti a piccola velocità di recipienti vuoti (scatole di legno e di cartone, secchi e mastelli) in partenza dalla stazione di Canove di Roana, della linea Thiene-Rocchette-Asiago della Società Veneta.

In conseguenza, a pag. 42 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (Edizione 1° aprile 1913) », nel primo capoverso dell'aggiunta al punto « Tariffe applicabili », fatta con l'Ordine di Servizio anzidetto, le parole « in partenza dalla stazione di Asiago » vanno sostituite con le seguenti: « in partenza dalle stazioni di Asiago e di Canove di Roana ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 97. (C.).

Tariffe internazionali. - Parte II B - Fascicolo 1° - Elenco delle stazioni italiane.

(Vedi Ordine di Servizio N. 80-1914).

Con decorrenza dal giorno 16 aprile 1914, le stazioni di Verona Porta Nuova e Villaverla Montecchio verranno ammesse ai vari servizi internazionali, con le stesse norme che valgono pel computo delle distanze in servizio interno italiano.

Per conseguenza, nell'elenco suddetto, dovranno essere portate le seguenti aggiunte:

Pag. 9 - Dopo la nota (19) aggiungere:

« (29) Ammessa al solo servizio della P. V. ordinaria, limitatamente ai trasporti per conto della Ditta Pietro Trevisan, avente stabilimento raccordato ».

Pag. 11 - Dopo la nota (70) aggiungere:

« (71) Limitatamente ai trasporti effettuati per conto della Compagnia Generale delle Acque per l'estero, in arrivo od in partenza dagli stabilimenti raccordati ».

Pag. 188-9 - Esporre di contro al nome della stazione di Verona Porta Nuova le seguenti distanze ed indicazioni:

	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Verona *Porta Nuova* (71)	31	14	437	401	293	—	—	—	—	187	—	—

14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
187	44	292	2	293	253	187	44	131	292	242	214

Pag. 192-3 - Esporre di contro al nome della stazione di Villaverla Montecchio le indicazioni e distanze seguenti:

		2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Villaverla Montecchio (20)	87	29	14	508	471	363	—	—	—	—	258	—

13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
—	258	115	253	2	363	323	258	115	92	253	203	175

Nel predetto elenco dovranno inoltre essere apportate le modificazioni seguenti:

Pag. 3; punto 3 - gruppo C) sostituire l'attuale dicitura con: « STAZIONI ESCLUSE DAI SERVIZI INTERNAZIONALI DIRETTI ».

Punto 6 - sostituire l'attuale dicitura con:

« Fanno parte del gruppo *c*), cioè sono ESCLUSE DAI SERVIZI INTERNAZIONALI DIRETTI, le stazioni che nelle colonne da 4 a 25 non hanno esposta alcuna distanza. I trasporti che a queste stazioni venissero presentati per l'inoltro all'estero, possono essere effettuati con lettera di vettura internazionale, ma sempre con appoggio alla stazione di transito di confine. Pel computo delle tasse di trasporto vedasi la « Istruzione dei trasporti da o per l'estero (1° gennaio 1913) articolo 23 ».

Pag. 10 - La nota (31) dovrà essere annullata e sostituita dalla seguente: « limitatamente per la G. V. ai trasporti non superanti i Kg. 100 e per la P. V. ordinaria, ai trasporti a vagone completo per conto della Società Italiana per l'industria degli zuccheri e dell'Amministrazione della Casa del Marchese Ippolito Niccolini, fruenti di binario di raccordo.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 98. (C.).

Servizio cumulativo con la Sardegna.

(Vedi Ordine di Servizio N. 49-1914).

Col giorno 1° aprile 1914 le stazioni di Bagni della Porretta, Milano Lambrate, Milano S. Cristoforo, S. Elena d'Este, Sulmona e Verdello saranno ammesse al servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna.

Nell'allegato (A) all'Ordine di Servizio N. 186-1910 si devono aggiungere le dette stazioni, e nell'allegato N. 5 alla parte II delle

Condizioni e tariffe di cui trattasi, devono introdursi le indicazioni seguenti:

Bagni della Porretta	G. P.	Civitavecchia . . Livorno S. M. (1)	359 126	Livorno M. . .	128
Milano Lambrate. .	G. P.	Civitavecchia. . Genova (1). . .	558 161	Genova	161
Milano S. Cristoforo	G. P.	Civitavecchia. . Genova (1). . .	565 167	Genova	167
S. Elena d'Este . .	G. P.	Civitavecchia. . Livorno S. M. (1)	512 279	Livorno M. . .	281
Sulmona.	G. P.	Civitavecchia. .	253	Civitavecchia .	253
Verdello	G. P.	Civitavecchia. . Genova (1). . .	573 201	Genova . . .	201

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 99. (R. M. e C.).

Consegna e custodia degli oggetti ritrovati. - Funzionamento dei depositi compartimentali. - Aste pubbliche degli oggetti ritrovati, delle merci e dei bagagli giacenti, eccedenti, abbandonati e rifiutati.

(Vedi Ordine di Servizio N. 364-1909).

L'art. 21 dell'Ordine di Servizio N. 364-1909 è sostituito dal seguente:

ART. 21. — *Verbale riassuntivo delle operazioni d'asta, versamento e regolarizzazione contabile degli introiti.* — Ad asta ul-

timata verrà redatto a cura del funzionario dirigente un processo verbale con la specificazione delle spese occorse e l'indicazione della quantità numerica delle partite vendute e del ricavo lordo complessivo ottenuto.

Il detto verbale deve essere firmato dal funzionario dirigente, dall'agente suo coadiutore, dall'incaricato della gestione del deposito e dal cassiere dell'asta e rimesso poi alla Divisione del Movimento.

Le diverse partite devono essere raggruppate nelle seguenti tre categorie:

1°) - Oggetti preziosi;

2°) - Oggetti comuni;

3°) - Bagagli e merci.

Per tutti gli oggetti trovati nei treni e in qualsiasi locale od area delle stazioni e delle linee, le Divisioni del Movimento compilano l'elenco Mod. M. 564.

Per i bagagli e le merci giacenti, eccedenti, abbandonati, rifiutati o caduti lungo la linea le Divisioni suddette compilano l'elenco Mod. M. 565.

I detti elenchi devono essere firmati dal funzionario dirigente e vidimati dal Capo della Divisione.

Per ogni partita di merci e bagagli giacenti ed eccedenti venduta, si devono, ad asta ultimata, redigere e trasmettere alla Divisione Movimento, per la sistemazione contabile, separati processi verbali di vendita Mod. C. H 176 (ex serie H) firmati dal funzionario dirigente e dall'agente del deposito compartimentale.

Per le merci ed oggetti deperiti, nocivi o privi di qualsiasi valore deve pure essere redatto, a cura del funzionario ed ove occorra con l'intervento del perito per la distruzione o l'interramento delle merci ed oggetti stessi, il verbale mod. C. H. 176.

La dichiarazione del perito da lui scritta e firmata, deve essere allegata al verbale.

Nel giorno successivo all'asta, la Divisione del Movimento deve versare alla Cassa del Compartimento o, in mancanza di questa, alla stazione locale i ricavi netti dell'asta, suddividendoli fra le due categorie di vendita e cioè: una per gli oggetti ritrovati e l'altra per i bagagli e le merci.

Gli elenchi M. 564 ed M. 565 devono allegarsi ai mandati di ordine emessi dalle Divisioni Movimento per la regolarizzazione contabile dell'importo versato, in base ai relativi elenchi R. 113 ricevuti dagli Uffici di Ragioneria.

L'importo ricavato dalla vendita degli oggetti ritrovati (elenco M. 564) va accreditato al conto di entrata « Introiti devoluti al bilancio in compensi dei nuovi oneri assunti per la gestione pensioni e sussidi, sottoconto - Ricavo dalla vendita di oggetti abbandonati e non reclamati ».

Le somme rimaste a disposizione dei proprietari degli oggetti nel caso che vengano chieste prima della prescrizione prevista dall'art. 54 delle *Tariffe e condizioni pei trasporti* sono rimesse agli aventi diritto previa deduzione delle spese contemplate dall'articolo stesso.

L'importo ricavato dalla vendita di merci abbandonate, eccedenti ecc. mod. M. 565, va accreditato al conto di entrata: « Ricuperi del Servizio Movimento » sottoconto, « Indennizzi ».

Le eccedenze rimaste a disposizione delle parti, purchè non sia maturata la prescrizione prevista dall'art. 112 delle *Tariffe e condizioni pei trasporti*, sono rimesse agli aventi diritto previa deduzione delle spese contemplate dall'articolo stesso.

Il pagamento delle somme rimaste a disposizione per ricavo dalla vendita di oggetti trovati e di merci abbandonate, eccedenti ecc., deve essere effettuato con ordini mod. R. 99 emessi dalle Divisioni del Movimento, da regolarsi, per gli oggetti trovati, a debito del conto « Spese eventuali » e per le merci abbandonate, eccedenti ecc. a debito del conto « Indennizzi ».

Gli eventuali successivi ricuperi dalle parti o dalle ferrovie corrispondenti per ripartizione ecc. di somme rimaste scoperte dopo la vendita della merce debbono essere accreditati ai ricuperi in conto indennizzi.

***

I nuovi mod. M. 564 e M. 565 sostituiscono i Mod. R. 223 ed R. 223 bis (ex serie B), che restano perciò soppressi.

Ordine di Servizio N. 100. (C.).

Servizio merci italo-belga.

(Vedi Ordine di Servizio N. 26-1914).

A datare dal 1° aprile 1914 debbono essere apportate le seguenti aggiunte alla nomenclatura e classificazione delle merci del servizio diretto italo-belga.

A pagina 36 della parte 1 B della Tariffa relativa (edizione 1° maggio 1913) aggiungere la seguente voce:

193 a	G. 1 a	Gomma elastica (caoutchouc), guttaperca, greggi ed avanzi; caoutchouc artificiale.	1	a	7	—	—	1	1 *a*	1 *b*

A pagina 50 della stessa parte 1 B, sotto la lettera *G* introdurre la seguente voce:

1 *a*	193 *a*	Gomme élastique (caoutchouc), guttapercha, bruts et déchets de ces produits; caoutchouc artificiel.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, *e* 22.

Ordine di Servizio N. 101. (C).

Contabilità dei transiti interni e di confine.

(V di Ordine di Servizio N. 188-1913).

A datare dalla contabilità del mese di aprile 1914, i transiti interni e di confine dovranno fare uso degli stampati di nuova edizione, opportunamente adattati alle esigenze dell'ordinamento dato ai Controlli merci cumulativi col 1° luglio 1913 e di cui nell'Ordine di Servizio 188-913.

I nuovi moduli sono descritti nell'allegato al presente Ordine di Servizio e verranno distribuiti in tempo utile, dai magazzini stampe competenti.

Si richiama in special modo l'attenzione dei transiti sulla istituzione del « Prospetto del debito e del credito » (Mod. C1-533 per il servizio cumulativo italiano e C1-537 per il servizio cumulativo internazionale) il quale, debitamente completato coi dati contabili delle due gestioni G. V. e P. V., risultanti dai riepiloghi Mod. C1-532, C1-536 e C1-536 A, deve inviarsi a fine mese all'ufficio contabilità dei prodotti in Firenze, insieme col conto corrente Mod. C1-553.

Di conseguenza i riepiloghi dei riassunti, che, per effetto delle disposizioni dell'Ordine di Servizio N. 186-913, dovevano essere trasmessi all'ufficio contabilità dei prodotti, insieme col conto corrente Mod. C1-553, *saranno d'ora innanzi, inviati direttamente al Controllo merci cumulativo competente, insieme coi riassunti e coi documenti di trasporto.*

È poi inteso che i transiti non dovranno più rimettere all'ufficio contabilità dei prodotti, col conto corrente della seconda quindicina del mese, un secondo conto corrente che riassuma le risultanze quindicinali, poichè il nuovo Mod. C1-553 presenta già le colonne necessarie per tale riassunzione, come pure presenta la suddivisione dei dati dei due servizi, cumulativo italiano e cumulativo internazionale, che finora si dovevano separare mediante indicazioni manoscritte.

Col ricevimento dei nuovi stampati, cesseranno di essere in vigore gli attuali modelli C1-530, 531, 532, 533, 534, 535, 536, 537, 552 e 553 di vecchia edizione.

Trovasi poi opportuno di rivolgere vive raccomandazioni ai transiti tutti, perchè abbiano a curare l'esatta tassazione e registrazione dei trasporti, nonchè la regolare compilazione dei rispettivi elaborati contabili ed il loro invio tempestivo al Controllo di competenza al fine di evitare, come finora si è avuto occasione di lamentare, qualsiasi incaglio nei lavori di revisione e conseguente ritardo nella liquidazione dei conti colle Amministrazioni corrispondenti.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Allegato all'Ordine di Servizio N. 101-1914.

Stampati da usarsi dai transiti interni e di confine per la contabilità da rimettersi ai Controlli.

Mod Cl N.	DESIGNAZIONE	Uffici cui debbono esseri rimessi	Periodicità
	Servizio cumulativo italiano.		
530	Riassunto delle spedizioni dai transiti	Controllo Cumul. Italiano - Firenze (Pel tramite dell'Ufficio Contabilità Prodotti)	Quindicinale
531	Riassunto degli arrivi ai transiti	Id.	Id.
532	Riepilogo dei riassunti degli arrivi e delle spedizioni ai e dai transiti	Id.	Mensile
533	Prospetto del debito e del credito	Ufficio Contabilità Prodotti	Id.
553	Conto corrente dei transiti interni e di confine . . .	Id.	Quindicinale
	Servizio cumulativo internazionale. (per uso dei transiti interni e di confine).		
534	Riassunto delle spedizioni dai transiti	Controllo cumulativo internazionale. Torino	Quindicinale
535	Riassunto degli arrivi ai transiti	Id.	Id.
536	Riepilogo dei riassunti degli arrivi e delle spedizioni ai e dai transiti di confine .	Id.	Mensile
536A	Riepilogo dei riassunti degli arrivi e delle spedizioni ai e dai transiti di confine .	Id.	Id.
537	Prospetto del debito e del credito	Ufficio Contabilità Prodotti	Id.
553	Conto corrente dei transiti interni e di confine. . . .	Id.	Quindicinale

N.B. — Tutti i suddetti moduli debbono essere compilati distintamente per gestione, ad eccezione dei Mod. Cl 533 e Cl 537, che debbono esser unici per le due gestioni ma separati per servizio, (italiano ed internazionale) e del Mod. Cl 553, che è unico per gestione e servizio.

Ordine di Servizio N. 102. (C.).

Servizio italo-germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 64-1914).

Col 1° Aprile 1914 entrano in vigore nel servizio diretto italo-germanico le seguenti pubblicazioni:

a) 1 *Supplemento alla Parte I*-B della tariffa diretta, comprendente modificazioni ed aggiunte alle prescrizioni di tarifffa ed alla nomenclatura delle merci a grande ed a piccola velocità;

b) 3° *Supplemento alla Parte II* A, il quale, oltre a varianti ed aggiunte all'elenco delle stazioni germaniche, alle tariffe generali a grande ed a piccola velocità ed a singole tariffe eccezionali, comprende la ristampa delle tariffe eccezionali n. 2 (vino, mosto e uva pigiata), n. 10 (frutta fresca), n. 23 (zolfo), n. 32 (merci diverse), n. 45 (derrate alimentari) e n. 46 (marmo);

c) *Foglio di aggiunte alla Parte II B*, fascicolo 2, contenente la tariffa speciale n. 50 a piccola velocità accelerata, valevole pel trasporto di pesci vivi da Savona e Spezia alla Germania.

Queste tre pubblicazioni saranno distribuite a cura dell'ufficio contabilità riassuntiva di Firenze nel numero consueto di esemplari, con una scorta alle stazioni principali per la vendita al pubblico al prezzo su ciascuno rispettivamente indicato.

Circa il supplemento alla Parte I-*B* si fa rilevare, per norma specialmente delle stazioni presso le quali esistono stabilimenti per la lavorazione del riso, che la voce « *farinaccio di riso* » è modificata, per il percorso estero, nel senso che, per poter fruire sul percorso stesso della tassazione più ridotta, il farinaccio di riso deve contenere almeno il *24* % di sostanze azotate e grasse. Se non è raggiunta questa percentuale, si applicano sulle percorrenze estere le classi più alte previste per la lolla di riso. Aggiungesi che dalla nomenclatura sono state eliminate le denominazioni di

« pula e pulino », le quali, non possono ammettersi come dichiarazione di merce sulle lettere di vettura.

Infine, si fa viva raccomandazione alle stazioni di indurre gli speditori, nel loro stesso interesse, a dichiarare esattamente i trasporti, indicando pel farinaccio la percentuale di sostanze azotate e grasse contenutevi, onde evitare tassazioni più gravose del dovuto da parte delle ferrovie estere.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, *e* 22.

Ordine di Servizio N. 103. (C.).

Viaggi compensati da indennità.

(Vedi Ordine di Servizio N. 82-1907 parte II).

In relazione alle norme per l'applicazione del R. Decreto 28 dicembre 1914, col quale è stata stabilita una nuova indennità di tramutamento per le famiglie degli Ufficiali del R. Esercito, gli Ufficiali stessi, per ottenere il rimborso delle spese pel trasporto delle persone, debbono allegare, alla tabella dimostrativa delle indennità loro spettanti, uno scontrino simile a quello in uso pei viaggi di missione o di trasferimento, con indennità, degli impiegati civili dello Stato.

Pertanto, al paragrafo 18 punto 1° terza riga del regolamento pei trasporti militari - edizione 1° luglio 1911 - dopo le parole « motivo del viaggio », si dovrà apporre il richiamo « (2) » riportando a piè della pagina la seguente nota:

« (2) Nei casi di viaggio per tramutamento con indennità, dovendo gli Ufficiali giustificare l'acquisto dei biglietti ferroviari per le persone di famiglia onde ottenere il rimborso della spesa sostenuta, le stazioni dovranno completare e bollare lo scontrino che, nei casi stessi ed all'atto della partenza, sarà loro presentato dagli interessati, indicandovi i dati del biglietto rilasciato a tariffa differenziale C. »

Tale aggiunta sarà compresa in una prossima Appendice all'accennato Regolamento pei trasporti militari.

Con l'occasione si richiamano le stazioni all'osservanza delle vigenti disposizioni (Nota (2) al punto 1 del testo della Concessione speciale C e comma *d*) dell'art. 10 delle norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli e cani e telegrafi) relative all'obbligo che incombe ai bigliettari di completare in ogni parte (indicandovi, cioè, la destinazione, la classe, il numero ed il prezzo del biglietto rilasciato) gli speciali scontrini di cui trattasi che loro vengono esibiti dai viaggiatori, i quali, con la produzione di tali scontrini - debitamente completati e bollati dalle stazioni di partenza - debbono comprovare l'acquisto dei biglietti a tariffa ridotta.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 104. (C.).

Viaggio circolare 4 m.

In seguito ad accordi intervenuti con la Compagnia Napoletana di Navigazione è stato istituito il viaggio circolare 4*m* col seguente itinerario:

Napoli-Salerno-Amalfi-Capri-Sorrento-Napoli.

I biglietti sono soltanto di prima e di seconda classe, hanno la validità di quindici giorni e vengono distribuiti dalla stazione e dalle agenzie viaggiatori di Napoli, dalla stazione di Salerno, nonchè dalle agenzie della Compagnia Napoletana di Navigazione.

Il viaggio può essere incominciato facoltativamente dalla stazione di Napoli o da quella di Salerno ovvero da uno qualunque degli scali marittimi indicati nell'itinerario del biglietto.

Sul percorso ferroviario sono concesse due fermate a scelta del viaggiatore e sul percorso marittimo è ammesso di fermarsi in tutti i porti indicati nell'itinerario.

Il biglietto di 2ª classe in ferrovia è valevole per la 1ª classe sui piroscafi.

La distribuzione del nuovo circolare comincerà dal giorno 1º aprile 1914.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 105. (M. e L.).

Attivazione dell'allacciamento della cava Vallelunga con la linea Castellammare Adriatico-Foggia. - Soppressione dell'allacciamento della cava Pineta.

Dal giorno 30 marzo 1914 verrà attivato l'allacciamento del binario della cava Vallelunga con la linea Castellamare Adriatico-Foggia al Km. 355 + 189 fra le stazioni di Pescara e di Francavilla a Mare mediante deviatoio incontrato di punta dai treni pari.

Il binario di cava trovasi lato mare ed ha uno sviluppo di m. l. 894, parte in orizzontale e parte in discesa verso la Cava con la pendenza massima del 10 0/00, formati da tratti rettilinei e tratti di curva col raggio di metri 250: sul binario stesso è inserito un deviatoio di sicurezza.

L'allacciamento è protetto da due dischi girevoli di II categoria collocati entrambi a destra rispetto ai treni in arrivo ed alla distanza di metri 813 dalla punta del deviatoio di allacciamento. La manovra dei segnali è opportunamente collegata, mediante serrature di sicurezza, alla comunicazione costituita dal deviatoio di allacciamento, e da quello di sicurezza.

L'esercizio della cava sarà fatto a periodi saltuari secondo verrà richiesto dalla Sezione Lavori di Castellammare Adriatico, e durante tali periodi il raccordo di Vallelunga funzionerà come posto di movimento per i soli treni materiali e pei treni con essi

interessati, ed all'uopo il raccordo sarà collegato mediante telegrafo con le stazioni limitrofe di Pescara e di Francavilla.

Dalla data suddetta verrà definitivamente soppresso l'allacciamento della Cava Pineta fra Pescara e Francavilla.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4 e 7 del Compartimento di Ancona.

Circolare N. 28. (C.).

Uso delle macchine "Regina" nella biglietteria della stazione di Milano.

A partire dal 23 marzo 1914, ed in via di esperimento, la biglietteria della stazione di Milano Centrale Est farà uso, per la distribuzione dei biglietti a cartoncino a destinazione fissa a tariffa normale per treni omnibus, a tariffa vicinale, a tariffa differenziale *A* e di andata-ritorno, anche di macchine speciali tipo « Regina », colle quali si provvede alla stampa dei biglietti stessi all'atto della richiesta del viaggiatore.

Detti biglietti saranno del colore consueto (verde, bianco e rosso), ma in ogni caso senza striscia colorata.

Su quelli di andata-ritorno che danno facoltà di effettuare il viaggio di ritorno con treno diretto, figurerà, in luogo della striscia, sulla sezione corrispondente del biglietto, la dicitura « Ritorno anche con treno diretto ».

Le indicazioni, poi, atte a specializzare i biglietti festivi, vicinali e per ragazzi risulteranno a stampa.

I biglietti non porteranno a tergo nessuna indicazione. Quindi su quelli a tariffa differenziale *A* e su quelli andata-ritorno il richiamo alla incedibilità del biglietto figurerà sul *recto* con le parole « Non cedibile ». Così pure figurerà sul *recto* la validità in giorni dei biglietti a tariffa differenziale e di andata-ritorno.

Per questi ultimi biglietti sono soppresse le caselle indicanti i giorni della settimana. In tutti i biglietti la data ed il numero risultano ripetuti su due margini.

A miglior intelligenza del personale, si riproduce, in allegato, il *fac simile* dei biglietti che dalla data anzidetta verranno distribuiti dalla suddetta biglietteria.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 16 *e* 22.

Allegato alla Circolare N. 28-1914.

Fac-simile dei biglietti

Tariffa normale treni omnibus

Adulti.

1937 5 MAR. 14
MILANO C.(EST) 2
ALASSIO
VIA SAMPIERDARENA
(TRENI OMNIBUS)
3A CLASSE F.S. L. 12.75
1937 5 MAR. 14

Ragazzi.

1954 5 MAR. 14
MILANO C.(EST) 2
BOLOGNA
(TRENI OMNIBUS)
RAGAZZO
F.S. 3A CLASSE L. 5.85
1954 5 MAR. 14

Tariffa differenziale A

2016 5 MAR. 14
MILANO C.(EST) 2
SENIGALLIA
VIA
PIACENZA BOLOGNA
PIACENZA
BOLOGNA
NON CEDIBILE
VALIDITÀ 4 GIORNI
3A CLASSE
L. 20.45
F.S.
FERMATE
2016 5 MAR. 14

Andata-ritorno

Giornalieri.

1896 5 MAR. 14
BRESCIA
MILANO C.(EST) 2
RITORNO ANCHE CON TRENO DIRETTO
NON CEDIBILE
3A CLASSE F.S. VALIDITÀ 1 GIORNO

MILANO C.(EST) 2
BRESCIA
ANDATA
3A CLASSE F.S. L. 6.80
1896 5 MAR. 14

Festivi.

1904 5 MAR. 14
BERGAMO
MILANO C.(EST) 2
VIA TREVIGLIO O USMATE CARNATE
FESTIVO
RITORNO ANCHE CON TRENI DIRETTI
NON CEDIBILE
1A CLASSE F.S. VALIDITÀ 1 GIORNO

MILANO C.(EST) 2
BERGAMO
VIA TREVIGLIO O USMATE CARNATE
ANDATA
FESTIVO
1A CLASSE F.S. L. 8.20
1904 5 MAR. 14

Tariffa vicinale

Corsa semplice

1916 5 MAR. 14

MILANO C.(EST) 2

BERGAMO

VIA TREVIGLIO

TARIFFA

VICINALE

3ª CLASSE F.S. L. 1.80

1916 5 MAR. 14

Andata-ritorno

1928 5 MAR. 14

MELZO

MILANO C.(EST) 2

TARIFFA

VICINALE

NON CEDIBILE

1ª CLASSE F.S. VALIDITÀ 1 GIORNO

MILANO C.(EST) 2

MELZO

ANDATA

TARIFFA

VICINALE

1ª CLASSE F.S. L. 2.20

1928 5 MAR. 14

Circolare N. 29. (A.).

Somministrazione e vendite di impermeabili gommati con cappuccio.

Come venne pubblicato con l'Ordine Generale N. 7-1914 fu concessa agli agenti delle categorie 27, 28, 38, 39, indicate nell'Appendice N. 16 al Regolamento vestiario, annessa a detto Ordine Generale, di prelevare l'impermeabile gommato dai magazzini vestiario, e fu accordato agli agenti di tutte le altre categorie di fare domanda per acquisto degli impermeabili che restassero disponibili.

Siccome non tutti gli agenti hanno finora richiesto detto impermeabile ed al Servizio Approvvigionamenti, per iniziare le pratiche di acquisto, tenuto conto del tempo necessario per la fornitura, occorre conoscere il quantitativo da approvvigionare per la ventura stagione invernale, così si fa invito agli agenti che hanno intenzione di richiederlo, di emettere subito le richieste Mod. A. 82 essendo indispensabile che le medesime abbiano a pervenire ai magazzini vestiario pel tramite del superiore ufficio *non oltre il 30 aprile* 1914.

Circolare N. 30. (C.).

Concessioni speciali X, XI e XX. - Tassazione - richieste - tessere.

I. - Tassazione.

Risulta che la tassazione dei viaggi effettuati in base alle Concessioni speciali X, XI e XX viene eseguita con deplorevole trascuratezza dappoichè rilevansi frequenti errori di massima nell'applicazione delle relative tariffe importanti anche danno finanziario per la nostra amministrazione.

Consta infatti:

a) che per i viaggi di andata all'estero degli emigranti fruenti delle Concessioni speciali X e XI e per quelli degli operai e braccianti nell'interno del Regno fruenti della Concessione XI, i quali devonsi effettuare in comitive di almeno *dieci* (Concessione X) e di almeno *cinque* (Concessione XI) persone, o paganti per altrettante, riscuotonsi soltanto le tasse corrispondenti al numero effettivo delle persone che viaggiano anche quando non raggiungonsi i precitati quantitativi minimi;

b) che applicasi la tariffa differenziale 50-75 %, in luogo della differenziale B, ai viaggi di ritorno dall'estero delle tre Concessioni speciali X, XI e XX;

c) che riscuotonsi ancora i prezzi del soppresso prontuario « edizione maggio 1912 » (evidentemente non stato versato da talune stazioni) anzichè quelli del prontuario « edizione luglio 1913 » distribuito con l'Ordine di Servizio N. 171-1913;

d) che si continua a riscuotere indebitamente la tassa e la sopratassa di bollo di cent. 10 a persona in aumento al prezzo dei biglietti, mentre i nuovi prezzi già comprendono l'una e l'altra come è detto al punto 1 - quarto capoverso - del sopracitato Ordine di Servizio N. 171-1913.

e) che nel rilascio dei biglietti per Modane non vengono riscosse le relative tasse di confine di L. 0.60 e di L. 0.30 di cui a pag. 6 del volume delle Concessioni speciali, edizione 1° gennaio 1909.

Pertanto, rammentando che le tariffe da applicarsi sono le seguenti:

Concessione X.	Viaggio di andata all'estero, *in comitive di almeno 10 persone.* Viaggio di ritorno dall'estero, isolato.	**Tariffa differenziale B**
Concessione XI.	Viaggi nell'interno del regno, *in comitive di almeno 5 persone.* Viaggi di andata all'estero (Europa o bacino del Mediterraneo), in *comitiva di almeno 5 persone.*	**Tariffa differenzialo 50-75 %**
	Viaggi di ritorno dall'estero, isolati.	**Tariffa differenziale B**

<table>
<tr><td rowspan="2">Concessione XX.</td><td>Viaggio isolato di andata all'estero (Europa o bacino del Mediterraneo).</td><td>Tariffa differenziale 50-75 %</td></tr>
<tr><td>Viaggio isolato di ritorno dall'estero (Europa o bacino del Mediterraneo).</td><td>Tariffa differenziale B</td></tr>
</table>

s'interessano le stazioni a curare che cessino immediatamente le irregolarità di cui i suddetti comma *a) b), c), d) ed e)*, avvertendo che saranno adottate severe misure disciplinari a carico dei responsabili delle minori riscossioni, delle quali essi dovranno inoltre rispondere.

S'interessano altresì le stazioni, che non lo avessero ancora fatto, ad eseguire il versamento del prontuario dei prezzi « edizione maggio 1912 ».

II. - RICHIESTE.

Risultando inoltre che vengono con facilità accettate « Richieste » delle accennate tre Concessioni speciali la cui validità è scaduta, rammentasi:

a) che le « Richieste mod. A. per viaggi di andata all'estero effettuati in base alle Concessioni speciali X, XI e XX, quelle Modello A per viaggi nell'interno del regno della concessione XI, nonchè le « Richieste » mod. B valevoli per i viaggi di rimpatrio degli emigrati transoceanici (Concessione X) hanno la validità di *due mesi* dalla data di rilascio;

b) che le Richieste mod. B valevoli per i viaggi di ritorno dall'estero dei fruenti delle Concessioni XI e XX sono valide per *un anno* dalla data di emissione.

Trascorsi i suddetti periodi di tempo, le Richieste medesime cessano di aver valore e, pertanto, le stazioni non dovranno più accettarle.

Per quanto poi riguarda particolarmente le stazioni di confine o quelle di porto di mare, nei casi in cui si presentassero viaggiatori muniti di « Richieste Mod. B » scadute di validità, esse potranno suggerire ai rimpatrianti di procurarsi una nuova Richiesta, rivolgendosi ai locali uffici di P. S. od agli Ispettorati di emigrazione (O. S. N. 373-1913).

III. - Tessere.

Essendo trascorso oltre un anno dall'andata in vigore della Concessione speciale XX è presumibile che si verifichi il caso di mancato rinnovamento delle tessere relative all'uso della Concessione speciale predetta, le quali come è noto valgono un anno dalla data del rilascio. Si rammenta pertanto che a termini dell'ordine di servizio N. 166-1912 (terz'ultimo capoverso del punto 3°) le tessere scadute sono da ritenersi nulle e si dovranno invitare i viaggiatori a provvedersi di nuova tessera.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Circolare N. 31. (C.).

Pesatura delle merci.

(Vedi Circolare N. 67-1912).

Come prescrivono le disposizioni vigenti, nel caso in cui i destinatari chiedano la verifica del peso delle merci, già dichiarato o riconosciuto a partenza, e le stazioni di arrivo siano sprovviste del necessario meccanismo o pur avendolo non possano usarlo perchè guasto, il vagone deve essere inviato, per la pesatura, alla più vicina stazione provvista di bilancia a ponte.

Si avverte, peraltro, che prima di disporre in tal senso, si deve esigere che la domanda della verifica del peso sia fatta per iscritto col contemporaneo deposito della tassa di pesatura, nonchè di quelle per la spedizione tanto di andata quanto di ritorno per e dalla stazione anzidetta.

Nel computo delle tasse di porto, da farsi a tariffa normale, devono comprendersi le quote del diritto fisso che rappresentano la spesa di stazione, per ciascuna stazione mittente e destinataria dei due trasporti di andata e ritorno, ed una tassa di transito (art. 108 delle tariffe) per ognuno dei trasporti stessi.

Le tasse relative al trasporto di andata sono da esporsi in affrancato e quelle relative al trasporto di ritorno in assegnato.

Le spedizioni devono essere scortate dagli ordinari documenti di trasporto compilati d'ufficio con le indicazioni del caso.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 32. (C.).

Trasporti di materiali in conto corrente per la Libia.

(Vedi Istruzione N. 2-1912).

I trasporti di materiali destinati in Libia, che l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato è incaricata di provvedere, potranno aver luogo:

a) per conto del Ministero delle Colonie - *Costruzione ed esercizio delle ferrovie della Libia;*

b) per conto del Ministero delle Colonie - *Opere Pubbliche;*

c) per conto del Ministero della Guerra - indirizzati all'Autorità Militare.

Le spedizioni di cui al punto sub *a*) dovranno essere scortate da lettera di porto in servizio, mod. Ci-112 (verde), sulla quale sarà fatta risultare in modo appariscente l'indicazione: *Trasporto per conto Ministero delle Colonie* (*Ferrovie della Libia*); quelle sub *b*) saranno carteggiate con lettera di porto ordinaria e con l'indicazione: *Trasporto per conto Ministero delle Colonie* - (*Opere Pubbliche*) ed infine le spedizioni di cui sub *c*) destinate alle Autorità Militari, dovranno effettuarsi ugualmente con lettera di porto ordinaria, con l'indicazione: *Trasporto per conto Ministero della Guerra.*

Tutte le spedizioni sopra descritte verranno eseguite in conto corrente e le stazioni dovranno quindi astenersi dall'applicare qualsiasi tassa, spettando al Servizio, a cura del quale furono effettuate

la liquidazione di quelle scortate da lettera di porto in servizio mod. Ci-112 (verde) ed al Controllo merci interno di Torino, la liquidazione delle spedizioni inoltrate con lettere di porto ordinarie di cui i punti sub *b*) e *c*).

Questi ultimi trasporti saranno pertanto da scritturarsi indistintamente, tanto a partenza quanto in arrivo, nel riassunto mod. Ci-429, con le norme in vigore pei trasporti militari in conto corrente, però in gruppo a parte, sotto l'indicazione di « *Trasporti per conto della Libia* », mentre quelli di cui al punto *a*) dovranno essere compresi nei registri e riassunti dei trasporti in servizio.

Il predetto Controllo merci interno di Torino resta incaricato della compilazione dei conti relativi ai trasporti di cui ai punti *b*) e *c*) eseguiti con lettera di porto ordinaria, per l'addebito ai Ministeri interessati col tramite del conto F. B. 101/1316.

Il punto 12 dell'Istruzione N. 2 del 1912 deve pertanto ritenersi modificato in conformità.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 33. (C.).

Disposizioni suppletive dei mittenti dei trasporti in servizio internazionale redatte su moduli irregolari.

È stato accertato che le disposizioni suppletive che i mittenti hanno facoltà di dare pei propri trasporti destinati all'estero, a norma dell'art. 15 della Convenzione di Berna, vengono, molto frequentemente, redatte su moduli Ci- 464 valevoli per il servizio interno e cumulativo italiano, invece che sui moduli Ci-487, redatti in tre lingue e prescritti dall'art. 36, punto 4, della « Istruzione per l'eseguimento dei trasporti da e per l'estero, edizione 1° gennaio 1913 ».

L'erroneo uso del citato modulo Ci-464, stampato nella sola lingua italiana sconosciuta alle stazioni estere, provoca gravi in-

convenienti e ritardi nell'esecuzione delle disposizioni suppletive, dando luogo a reclami delle parti e proteste delle Ferrovie estere particolarmente interessate.

Si richiamano pertanto le stazioni alla scrupolosa osservanza delle vigenti disposizioni in materia e si interessano i transiti di confine a segnalare al Controllo Merci Internazionale di Torino, col consueto rapporto mod. Ci-551, quelle stazioni che non si attenessero in proposito alle norme in vigore, onde possano essere adottati i provvedimenti disciplinari del caso a carico dei responsabili.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 34. (C.).

Versamento delle esazioni suppletorie fatte in treno.

In aumento alle disposizioni contenute negli Ordini di Servizio N. 163-913 e N. 174-913, si dispone che le stazioni sede di personale viaggiante o di controlleria, nel ricevere i versamenti delle esazioni suppletorie fatte in treno, debbano, sotto la propria responsabilità, verificare le matrici del Mod. Ci-204, per assicurarsi che nella distinta Mod. Ci-244, loro presentata dal personale stesso, siano comprese tutte le esazioni fatte fino al momento in cui viene eseguito il versamento.

In prova di tale verifica, l'agente che ne è incaricato deve apporre la propria firma e la data a tergo della matrice del primo biglietto che resta da distribuire, convalidando tali indicazioni col bollo ad umido della stazione.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Circolare N. 35. (C.).

Trasporti a domicilio a Borgo S. Dalmazzo, Francavilla Fontana e Pistoia.

Col giorno 1° aprile 1914 verrà istituito a Borgo S. Dalmazzo il servizio dei trasporti a domicilio, e dalla data medesima verranno modificati i corrispettivi stabiliti per il servizio stesso a Francavilla Fontana ed a Pistoia.

Nell'unito prospetto sono indicate le relative varianti da praticarsi nel fascicolo « Norme, condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio edizione 1912 », e nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche, edizione 1908 ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

MODIFICAZIONI ED AGGIUNTE

AL FASCICOLO

" Norme, Condizioni e Corrispettivi pei trasporti a domicilio "

edizione 1912

Allegato alla Circolare N. 35-1914.

MODIFICAZIONI ED AGGIUNTE

AL FASCICOLO

“ Norme, Condizioni e Corrispettivi pei trasporti a domicilio ”

edizione 1912

A pag. 15 fra i nomi delle stazioni di Borgomanero e Borgo S. Donnino aggiungere « Borgo S. Dalmazzo - vedi pag. 37 ».

» 20 sostituire agli attuali corrispettivi per Francavilla Fontana quelli indicati nel sottosegnato prospetto.

» 27 di fianco al nome della stazione di Pistoia, aggiungere alla colonna 1 l'indicazione « 1ª e 2ª »; dopo il nome della stazione, alla colonna 2, indicare il richiamo (3) ed a piedi della pagina aggiungere la seguente nota:

« (3) Per i colli indivisibili, superanti il peso di un quintale, da prendersi o consegnarsi ai piani supe-
« riori od ai locali sotterranei, la tassa verrà raddoppiata per i trasporti a G. V. ed aumentata del 50 % per
« quelli a P. V. - Per la mobilia ed oggetti voluminosi da prendersi o consegnarsi come sopra, il corrispet-
« tivo sarà aumentato del 30 % ».

» 37 aggiungere il nome di Borgo S. Dalmazzo ed i relativi prezzi indicati nel seguente prospetto:

Avvertenze a pagina 12	STAZIONI	Grande Velocità							Piccola Velocità				OSSERVAZIONI
		Pacchi ferroviali (Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.) Tassa per ogni spedizione ed operazione di		Numerario		Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Tassa minima per ogni spedizione	Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Granaglie cereali e farine	Tassa minima per ogni spedizione	
		presa facoltativa e consegna obbligatoria	presa e consegna non obbligatoria	Prezzo per ogni lire mille indivisibili	Diritto fisso per ogni spedizione	Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 kg.			Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 kg.				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1ª e 2ª	Borgo S. Dalmazzo.	0.15	—	0.30	0.15	0.30	0.50	0.20	0.20	0.50	0.15	0.20	
1ª e 2ª	(*) Francavilla Fontana.	0.15	—	0.05	0.25	0.20	0.45	0.20	0.15	0.45	0.10	0.15	

Aggiunte al " Prontuario generale delle distanze chilometriche "
(edizione 1908)

A pag. 18, colonna 14 di fianco al nome della stazione di Borgo S. Dalmazzo, aggiungere l'indicazione «G. P.».

Circolare N. 6v (M.).

Gara nazionale professionale di telegrafia pratica da tenersi durante l'esposizione di Genova.

Dal Ministero delle Poste e dei Telegrafi è stata indetta una gara nazionale professionale di telegrafia pratica da tenersi o alla fine di agosto o ai primi di settembre prossimo a Genova in occasione dell'Esposizione Internazionale di Marina ed Igiene, alla quale potranno concorrere anche gli agenti ferroviari regolarmente abilitati al servizio telegrafico, fino al grado nono compreso (esclusi i controllori al telegrafo).

Chi desidera prender parte alla gara dovrà far pervenire domanda scritta, entro il 15 Aprile, alla propria Divisione del Movimento la quale, dopo una prima eliminazione in base alle informazioni che verranno fornite dai funzionari dei riparti tecnici e telegrafici, procederà, mediante appositi esperimenti pratici, alla scelta degli agenti che per capacità dimostrata risulteranno meglio in grado di superare la prova,, e ne darà comunicazione, non più tardi del 15 Maggio, al Servizio Movimento che procederà, a sua volta, alle gare eliminatorie fra gli agenti che saranno proposti.

In base a tali gare eliminatorie da tenersi in località da destinarsi, verrà fatta la graduatoria degli idonei che, in numero complessivo non superiore a quindici, saranno ammessi a prender parte al concorso nazionale.

Gli agenti non residenti nelle località suddette che prenderanno parte alle gare eliminatorie, nonchè quelli non residenti a Genova che saranno ammessi alla gara nazionale, verranno durante l'assenza dalla loro sede considerati in trasferta.

Agli agenti che intenderanno di concorrere, si dovrà, fin da ora, dai competenti Uffici Divisionari nonchè dalle stazioni agevolare e facilitare nel miglior modo possibile, compatibilmente con

le esigenze del servizio, le esercitazioni necessarie onde perfezionarsi nel ricevimento e nella trasmissione.

Le norme ed i criteri che regoleranno detta gara saranno analoghi a quelli stabiliti per la precedente gara telegrafica internazionale tenutasi a Torino nell'Agosto del 1911.

Verrà fatto seguito comunicando il relativo programma-regolamento ed indicando la natura e l'entità dei diversi premi.

Il Direttore generale

R. BIANCHI

Circolare N. 32R (C.).

Biglietti speciali di andata e ritorno per Roma, in servizio cumulativo con le Ferrovie francesi P. L. M. istituiti per l'occasione delle feste di Pasqua 1914.

D'accordo con le Ferrovie francesi P. L. M. è stata ammessa, nella circostanza delle prossime feste Pasquali, l'istituzione temporanea di speciali biglietti di andata e ritorno da località francesi per Roma, via Modane e via Ventimiglia.

Tali biglietti, del medesimo colore di quelli internazionali attualmente in uso (cioè giallo per la 1ª classe, verde per la 2ª classe e camoscio per la 3ª classe), hanno la validità di 30 giorni e danno facoltà ai possessori di valersi di tutti i treni ordinari, compresi i direttissimi, ferme le limitazioni per determinati treni previste dall'Orario ufficiale per i viaggiatori ordinari.

I possessori di biglietti di 1ª classe - via Modane - possono essere ammessi anche nei treni di lusso P. R. ed R. P., ma soltanto dopo soddisfatte le domande dei viaggiatori con biglietti a tariffa ordinaria e quindi con l'esclusione dei possessori di biglietti a prezzo ridotto della facoltà della prenotazione dei posti.

Tale ammissione è subordinata alle condizioni stabilite per i viaggiatori ordinari.

La validità di 30 giorni può essere prorogata, prima della scadenza, per un ulteriore periodo di 15 giorni verso pagamento di un supplemento in ragione del 10 % sul prezzo complessivo del biglietto, oltre alle seguenti quote fisse a seconda della classe e dei percorsi:

Biglietti via Modane

1ª classe L. 5.05
2ª classe » 3.60
3ª classe » 2.35

Biglietti via Ventimiglia

1ª classe L. 4.55
2ª classe » 3.25
3ª classe » 2.10

La proroga decorre dalla scadenza del primo periodo di validità e potrà essere concessa soltanto dalla stazione di Roma Termini.

Circolare N. 33R (C.).

Esposizione agraria in Roma.

Nella circostanza della Esposizione agraria sovraindicata è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli agli espositori e giurati che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

Gli espositori e giurati saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI E GIURATI

Andata e *Ritorno*: dal 3 aprile al 15 maggio 1914.

SPEDIZIONI DELLE MERCI

Andata: dal 3 al 29 aprile 1914.

Ritorno: dal 19 aprile al 15 maggio 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione ai viaggi degli espositori e giurati valgono le norme di cui alle circolari N.ⁱ 70R e 100R-1913.

Il Direttore generale

R. BIANCHI.

Roma, 1914 — Tip. Editrice Nazionale — C. 80.

SENTENZE

Appalto di opere pubbliche. - Limiti dei poteri dell'ufficio dirigente. - Interpretazione di patti contrattuali. - Aleatorietà dei prezzi dei materiali e mano d'opera.

Assunta dalla Impresa l'obbligazione di sottostare alle conseguenze del fortuito, essa non può tentare di esserne esonerata, allegando gli affidamenti datile dall'Ufficio Dirigente i Lavori. - Questo deve curare soltanto che l'esecuzione avvenga in conformità delle regole d'arte e dei contratti e capitolati, ma non può modificare od annullare una parte della convenzione perchè tale facoltà compete agli stessi organi dell'Amministrazione ai quali per Legge è devoluta l'approvazione dei contratti. - Quando nella tariffa contrattuale si è stabilito per gli scavi di fondazione un prezzo unico qualunque sia la natura del terreno, non è lecito alla Ditta reclamare maggiori compensi per la qualità eccezionalmente melmosa del sottosuolo incontrato. - Mancando nel contratto la designazione della località di estrazione della pietra da taglio, la Impresa non può pretendere compensi per averla dovuta approvvigionare in una cava lontana dal luogo dei lavori, incontrando aggravio di spesa di mano di opera e trasporti. - In tema di appalto dei lavori a misura per prezzi unitari stabiliti le oscillazioni del costo dei materiali e della mano d'opera sono a rischio dell'assuntore.

TRIBUNALE ROMA - 1-18 Luglio 1913 - Furfaro c. Ferrovie dello Stato.

FATTO.

Con contratto dei 4 marzo 1905, stipulato tra la Società Italiana per le Strade Ferrate della Sicilia e l'Impresa Michele Furfaro, questa assumeva, col rilascio del 18,40 per cento, l'esecuzione della costruzione del viadotto attraversante il vallone Ficarazzi lungo la linea Palermo-Porto Empedocle. Passato poi l'esercizio dalle Ferrovie Sicule alla nuova Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, questa concretava un progetto di variante, che accettato dall'Impresa, dava luogo ad un contratto supplementare dei 9 settembre 1905, in cui si stabilivano i nuovi lavori ed i relativi compensi, eccettuato per gli esaurimenti d'acqua, la cui retribuzione le parti si riservavano di determinare nel corso dei lavori stessi. Nel 18 settembre 1907, si procedeva al collaudo provvisorio, accertandosi, tenuto conto dei verbali di sospensione e ripresa dei lavori e delle proroghe concesse, un ritardo di giorni 28 nell'ultimazione dei lavori che l'Impresa si riservava giustificare in sede di collaudo definitivo. Nell'11 luglio 1911, si compiva il collaudo definitivo, constatando l'esecuzione dei lavori a regola d'arte, e di contratto, e liquidando l'importo nella somma di L. 280.752,34, netta da ribasso d'asta, con una maggiore spesa di L. 53.088,34 su quella preventivata, pure netta da ribasso, in L. 227.664,00 previste nel contratto principale ed addizionale. L'Impresa, però, presentava al collaudatore un memoriale con la data dei 24 febbraio 1909, con cui chiedeva per 20 titoli, in aggiunta alla somma liquidatale, l'altra complessiva di L. 322.984,69 che non fu in seguito accolta dall'Amministrazione delle Ferrovie, la quale altresì applicava all'Impresa la penale di L. 1400, per il ritardo nell'esecuzione dei lavori mediante ritenuta sul suo avere.

Successivamente l'Impresa con atto 26 marzo 1912, riproducendo i 20 titoli di maggiore compenso, contenuti nel suo memoriale sopraccennato, traeva in giudizio avanti questo Tribunale il Comm. Riccardo Bianchi, Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato, per sentirlo condannare nella sua qualità testè indicata, al pagamento della somma complessiva di L. 322.984,69, una alla restituzione della penale ed agli interessi commerciali. Chiedeva ancora il risarcimento dei danni dipendenti da irregolarità nella

procedura amministrativa e dal ritardo del collaudo, nonchè le spese del giudizio.

Con sentenza di questo Tribunale dei 21 febbraio-7 marzo 1913, poichè l'Impresa non aveva esibito i documenti, ai quali si riportava nella sua comparsa, si dichiarava non essere luogo a deliberare.

Con atto 19 marzo ultimo, l'Impresa riassumeva la causa, che fu proposta nell'udienza dei 7 maggio 1913, togliendo le parti, a mezzo dei rispettivi procuratori, le conclusioni sopra trascritte.

DIRITTO.

Osserva che col 1° capo l'Impresa chiede L. 1500,00 a titolo di rinterro dello scavo di fondazione della 2ª pila; col 2° L. 40123,64, per riscavo di fondazione della stessa pila, col 3° L. 17571,87 per materiali e mezzi d'opera perduti per il franamento dello scavo della medesima pila; col 4° L. 1568,41, per materiali perduti col franamento dei cunicoli in galleria e del canale a taglio aperto, costruito per l'eduzione d'acqua dalla 1ª e 2ª pila, e col capo 5° in fine L. 1351,20 per la speciale impalcatura fatta sullo scavo di fondazione della 2ª pila per la battitura dei pali di fondazione. Orbene è pacifico tra le parti che questi cinque capi sono costituiti da danni causati per la distruzione dei lavori già eseguiti, e per la rinnovazione degli stessi, resa necessaria a seguito dell'alluvione avvenuta nella notte dall'11 al 12 dicembre 1905.

Ciò premesso, non v'è dubbio che l'accoglimento dei detti capi, è resistito dal patto 16 del contratto principale, il quale, come la stessa Impresa ammette, venne mantenuto in vigore con il contratto supplementare, in quanto che le parti convennero che la completa esecuzione dei lavori dovette aver luogo con le identiche condizioni della primitiva convenzione. Con l'art. 16, fu stabilito che « nessun compenso è dovuto all'appaltatore per i danni « recati ai lavori ed alle provviste da casi di forza maggiore ».

Nè vale obiettare, che la piena di un torrente durante la stagione invernale, essendo un fatto prevedibile, non costituisce forza maggiorie. Difatti, se il concetto, accolto in dottrina, del caso fortuito mette capo alle imprevedibilità ed inevitabilità, non si possono disconoscere tali caratteri in un'alluvione, perchè si deve avere riguardo non alla prevedibilità in astratto ma a quella concreta.

Ogni caso fortuito, sostanziandosi in un fenomeno naturale, è prevedibile nel senso metafisico, ma considerato rispetto alle circostanze in cui si verifica, ed ai rapporti giuridici stabiliti fra le parti, diventa imprevedibile e spiega l'efficacia da esse voluta.

Certamente l'Impresa ha preveduto la piena del vallone Ficarazzi stando lì, quasi a testimonio dell'impeto delle acque torrenziali l'antico viadotto, ma senza dubbio essa non ha preveduto, e nè lo poteva, che durante l'esecuzione dei lavori l'alluvione avesse distrutto quelli già fatti, trascinando seco le provviste.

E tanto basta, perchè giuridicamente la piena dall'11 al 12 dicembre 1905, sia un evento fortuito. Aggiunge l'Impresa che anche ammesso di trattarsi di caso fortuito, pure permane la responsabilità dell'Amministrazione delle Ferrovie, perchè vi concorse la sua colpa precedente all'ulluvione. Tale colpa rinviene l'Impresa nel fatto di non avere l'Amministrazione dato ascolto alle sue premure di spingere avanti i lavori prima del sopraggiungere della stagione invernale e di avere voluto che gli esaurimenti di acqua si eseguissero soltanto di giorno.

Senonchè, se l'ordine ed il modo col quale dovevano essere cominciati e condotti i lavori era rimesso per l'art. 9 del contratto principale all'esclusivo giudizio dell'Ingegnere dirigente i lavori stessi, e se per le sospensioni disposte dal medesimo Ingegnere all'Impresa non competeva altro diritto che di ottenere una proroga, l'ordine di eseguire gli esaurimenti soltanto di giorno, e la sospensione dei lavori, rientrando nell'orbita dei diritti contrattuali dell'Amministrazione, non si possono elevare a fatti colposi della stessa. Da ultimo l'Impresa afferma, che gli Ingegneri preposti all'esecuzione dei lavori l'avevano assicurata di esonerarla dal carico dei fortuiti. Però a prescindere che codesta è una mera asserzione, pure anche ammesso per vera, non vi è dubbio, che tale affidamento, e anche impegno non sarebbe produttivo di effetti giuridici rispetto all'Amministrazione.

L'ingegnere che dirige e sorveglia i lavori, deve curare soltanto che l'esecuzione avvenga in conformità delle regole d'arte e dei contratti e capitolati, ma non può modificare ed annullare una parte della convenzione, perchè tale facoltà compete agli stessi organi della pubblica Amministrazione, ai quali per legge è devoluta la stipulazione ed approvazione del contratto. Per l'identica

ragione perde ogni importanza l'impegno assunto dall'Ingegnere dirigente colla nota dei 19 dicembre 1905, di tener conto delle giornate impiegate per il rinterro dello scavo franato, di cui è obbietto il 1° capo di domanda, perchè lo stesso Ingegnere non aveva la facoltà di promettere quanto dal contratto veniva negato all'Impresa, e d'esonerare questa dall'obbligazione di forza maggiore esplicitamente assuntasi. L'ordine scritto dall'Ingegnere Direttore, quando contiene l'approvazione superiore vincola l'Amministrazione. Mancando tale approvazione, l'appaltatore non può pretendere alcun aumento di prezzo od indennità. L'Impresa avrebbe potuto reclamare tale partita, quando all'ordine scritto dell'Ingegnere Dirigente si fosse aggiunta l'approvazione dell'Amministrazione superiore.

Parimenti nessun effetto giuridico scaturisce dal fatto, che le Ferrovie hanno contabilizzato all'Impresa i diversi tratti di muraglione a secco, e non l'armatura a ventaglio, poichè tale contabilità è regolare. Il muraglione costituì un lavoro a parte, diretto ad assicurare l'esercizio ferroviario e non compreso nell'appalto, e perciò l'Amministrazione era tenuta a contabilizzarlo e pagarlo, l'armatura a ventaglio invece rientrava nei lavori appaltati, e resa necessaria agli stessi a seguito del fortunale della notte dall'11 al 12 dicembre 1905. Per queste considerazioni i suddetti 5 capi di domanda vanno rigettati.

Che col capo 6° l'Impresa chiede la somma di L. 28.466,90 a titolo di maggiore compenso per l'infissione dei pali di metri 9 di lunghezza nelle fondazioni della 4ª e 5ª pila.

Siffatta richiesta è resistita dall'art. 6 del contratto supplementare, col quale si stabiliva l'infissione dei pali fino a raggiungere il rifiuto, cioè a qualunque profondità, e si determinava il prezzo in ragione di ogni metro lineare di palo affondato.

Che parimenti va rigettato il capo 7° con cui l'Impresa domanda L. 7785,36 per maggiore consumo di attrezzi e mezzi d'opera nel lavoro di palificazione, e perchè ai sensi dell'art. 18, comma 1° del contratto principale, nei prezzi di tariffa, sono comprese tutte le spese per attrezzi e mezzi d'opera per ogni lavoro materiale, per il loro noleggio e riparazioni: e perchè a norma dell'articolo 6 del contratto addizionale aveva diritto soltanto alla contabilizzazione, come le fu fatto, degli anelli di ferro restati in opera ai pali infissi, allo scopo di mantenere salda fra essi l'unione.

Che col capo 9° l'Impresa chiede la somma di L. 1889,19, per scavo a pozzo, a sezione ridotta, eseguito in quello di fondazione della 2ª pila. Orbene lo scavo a pozzetto, eseguito nella medesima sezione di quello a fondazione, costituendo parte dell'intero scavo, va evidentemente compreso in questo e contabilizzato, come lo fu, in base ai prezzi di tariffa indicati nell'art. 1 del contratto aggiuntivo. Perciò, nessun maggiore compenso è dovuto per tale titolo.

Che al capo 10 l'Impresa domanda la somma di L. 7617,48, per la natura del materiale incontrato negli scavi della 4ª e 5ª pila. Anche ammesso che in questi scavi l'Impresa siasi trovata in presenza di terreno melmoso, non le compete il maggior compenso richiesto, giacchè per lo art. 18 n. 3 del contratto principale si stabililì il prezzo di scavo di fondazione in terreno di qualunque natura, senza porre alcuna distinzione. Il terreno melmoso si previde dalle parti, quando nello stesso articolo si convenne, che nel prezzo andavano compresi e compensati gli eventuali esaurimenti di acqua, la quale doveva necessariamente rendere melmoso il terreno.

Che col capo 11° l'Impresa domanda la somma di L. 1000,00, per le armature occorse a garanzia del rilevato della linea in esercizio. Tralasciando però gli affidamenti ricevuti dall'Impresa dal defunto Ing. Capo del Compartimento Cav. Sapegno che per le considerazioni sopra esposte non hanno efficacía obbligatoria per l'Amministrazione, e che del resto sono mere affermazioni affatto giustificate, va osservato che tali armature esistevano al tempo della stipulazione del contratto supplementare, e che l'Impresa addivenne alla nuova convenzione, facendo una sola riserva per gli esaurimenti. Perciò non avendo fatto alcuna riserva e nè stabilito alcun speciale compenso, sono comprese nei prezzi di tariffa, tanto più che con l'articolo 9 del contratto addizionale l'Impresa accettava i prezzi suppletivi senza alcuna restrizione o riserva, e s'impegnava con l'articolo 1, a provvedere alla completa esecuzione dei lavori ai detti prezzi, il che escludeva ogni concetto di compenso particolare, e per sè stante.

Che il capo 12° è relativo alla maggiore somma di L. 2332,18, per maggiore spesa incontrata dall'Impresa negli esperimenti di palificazione ordinata dalla dirigenza dei lavori sulla 3ª e 4ª pila. Tale domanda però è resistita dall'Art. 5 comma 3° del contratto

principale, in cui fu convenuto che l'appaltatore deve prestarsi a sue spese a qualunque verifica e scandaglio che gli Ingegneri ferroviari preposti all'esecuzione dei lavori avessero creduto di fare per l'accertamento della buona esecuzione degli stessi.

Che col capo 14° l'Impresa domanda la somma di lire 19461,74 a titolo di rimborso sul prezzo della pietra da taglio provvedutasi da cave extra contrattuali. Orbene, risulta dai numeri 16, 17 e 44, e dal n. 42 del contratto principale, in cui si stabiliscono rispettivamente i prezzi della pietra da taglio e del pietrame grosso, che non venne designata alcuna cava o località, da cui l'Impresa dovesse fare la relativa provvista. Ciò posto, all'accoglimento della domanda dell'Impresa si oppone l'art. 1, comma 2 del Capitolato generale di appalto, le cui norme, ai sensi del comma 2° dell'Art. 4 del contratto principale, sono applicabili, in quanto non sia stato derogato o diversamente disposto con lo stesso contratto. Ora, il Capitolato generale stabilisce che per l'estrazione delle pietre, di qualunque natura e da sottoporsi a qualunque lavorazione, è lasciata facoltà all'appaltatore di servirsi delle cave già esistenti, ed aprirne delle nuove nei luoghi che credesse più opportuni, sempre quando non siano nel Capitolato speciale prescritte cave determinate. Laonde poichè nel contratto non era stata designata alcuna cava, e rimaneva libera a provvedersi del pietrame, ove l'avesse creduto di suo interesse, l'Impresa a nessun maggiore compenso ha diritto per il maggiore costo e trasporto da cave più lontane dal luogo del lavoro.

Che va rigettato il capo 15° relativo al rimborso di lire 6.227,93 per scavo di sbancamento in roccia, giacchè tale scavo è preveduto dal n. 2 dell'Art. 18 del contratto principale, stabilendo il prezzo di L. 3,50 a metro cubo, col quale fu contabilizzato.

Che col capo 17° l'Impresa domanda la somma di L. 19.206,68, per la costruzione del ponte girevole di servizio. Ma anche questo capo è contradetto dall'Art. 18, comma 1°, del contratto principale, in cui si dichiara che nei prezzi di tariffa sono comprese e compensate tutte le spese per i ponti di servizio. L'Impresa obietta che tale espressione vada intesa come limitazione cioè di ponte di servizio necessario alla esecuzione dei lavori, e non per l'intera lunghezza del viadotto, ma l'espressione è generica e lata, e d'altra parte si aggiunge nel detto articolo l'accettazione da parte dell'Impresa dei prezzi, senza alcuna limitazione e riserva.

Che col Capo 18° l'Impresa chiede la somma di L. 2812,88, a titolo di differenza sul prezzo del legname di armatura perduto.

Ma tale richiesta non ha fondamento. Ai sensi del 1° comma dell'Art. 18 del contratto, nel prezzo contrattuale è compresa anche ogni spesa per dare perfettamente e completamente ultimata ciascuna unità di opera, alla quale i prezzi effettivamente si riferiscono. Ciò, in fondo, riconosce la stessa Impresa, la quale a conforto della sua domanda adduce l'art. 17 del nuovo capitolato dell'Amministrazione delle Ferrovie del 27 Luglio 1906, e per cui il legame di armatura impiegato nello scavo di fondazione, eccedente il 20° del volume dello scavo, viene pagato al prezzo di tariffa. Però è evidente, che nel caso concreto, trattandosi di contratti stipulati nel 4 Marzo e 9 Settembre 1905, al tempo in cui era in vigore il Capitolato per la Rete Sicula del 1898, non si può applicare il nuovo Capitolato del 1906, dacchè il Capitolato Generale cui si deve aver riguardo è quello vigente al tempo del contratto, in quanto determina e stabilisce le vere condizioni dell'appalto.

Che col capo 19° l'Impresa domanda la somma di L. 28680, 13, per maggiore compenso per gli esaurimenti dell'acqua. Orbene, coll'articolo 9 del contratto supplementare, le parti dichiaravano di abbandonare il compenso a corpo per gli esaurimenti fissati nella somma di L. 3 mila dal n. 24 dell'art. 18 del contratto principale, e si riservavano di stabilire, appena lo sviluppo dei lavori avesse fornito gli elementi necessarii, il maggior compenso che sarebbe dovuto per tali esaurimenti. Dal prospetto inserito nella conclusionale delle Ferrovie appare che la differenza tra la somma totale chiesta dall'Impresa in sede di collaudo col memoriale del 14 Febbraio 1909, e quella ammessa e contabilizzata dall'Amministrazione dipende dai criteri errati che l'Impresa intende applicare, dimenticando, come per gli altri suoi capi, i prezzi contrattuali. Difatti l'Amministrazione non impugna la quantità di giornate di mano d'opera, ma invece delle mercedi di L. 3 e L. 3,25, per gli operai e manovali, e di L. 2,25, per i terrazzieri stabilisce per tutti quella di L. 2. Tale assunto è pienamente fondato perchè nel comma 4°, dell'articolo 3, del contratto principale si convenne che, nel caso non si fossero stabiliti i corrispondenti prezzi nella tariffa di contratto, si applicano per analogia i prezzi affini della medesima tariffa. Ora, in questa si stabilisce la mercede di L. 2 per i

manovali, e di lire 1,80, per i terrazzieri, ma manca la voce degli operai. Per ciò l'ammissione in contabilità della mano d'opera in ragione della mercede di L. 2 è quella contrattuale. Quanto ai lavori, è manifesto che non possa ammettersi la quantità maggiore di muratura, che non risulta giustificata dal libretto di misure, come pure il legname di armatura andato perduto, e retribuito col prezzo di Tariffa, in cui ai sensi dell'art. 18, testè cennato, è inclusa ogni spesa occorrente per l'ultimazione di ciascuna unità di opera. Infine le percentuali dei premi di assicurazione dell'utile dell'appaltatore e delle spese generali, non si possono estendere alla mano d'opera ed ai lavori, giacchè sono comprese nei prezzi di tariffa convenuti per le mercedi e le varie specie di opere, a norma del 3 comma del succitato Art. 1. Difatti in questo si conviene che nei prezzi contrattuali sono comprese la spesa di assicurazione per gli operai ed ogni altro eventuale onere a carico dell'assuntore. Per queste considerazioni il capo relativo alla liquidazione di un maggiore compenso di quello contabilizzato per gli esaurimenti di acqua va rigettato.

Che col capo 20, l'Impresa chiede la somma di L. 49050,76, per titolo di compenso per le aumentate mercedi degli operai e per il maggior costo dei materiali, verificatisi durante il corso dei lavori, ed in seguito alla loro sospensione. Ma anche all'accoglimento di questo capo s'oppone l'indole del contratto e le speciali pattuizioni fra le parti intercedute. Difatti, è risaputo che in tema di appalto a misura, quale è il caso concreto, il rischio dell'assuntore è ristretto alle oscillazioni dei prezzi dei materiali e mano d'opera. Pur non essendo il contratto aleatorio, in senso strettamente giuridico, perchè non ha per obietto la speranza od il rischio sull'opera da eseguirsi, certamente il cottimista non si può sottrarre all'eventuale aumento e ribasso dei prezzi per circostanze imprevedute, e quindi le eventuali variazioni sono a suo carico o beneficio. Da ciò discende che per sua natura, il prezzo contrattuale è sempre fisso ed immutabile. Perciò, anche indipendentemente dalla dichiarazione, racchiusa nell'art. 3 comma 2° del contratto principale, di essere i prezzi tariffati invariabili, qualunque siano le differenze fra i prezzi medesimi ed il costo effettivo dei lavori; e dall'altra dell'Impresa di accettare i prezzi senza riserve, nonchè dalla ripetizione di siffatte dichiarazioni contenute nell'Art 9 del con-

tratto addizionale; data l'indole di appalto a misura, i prezzi contrattuali sono immutabili, e delle oscillazioni di quelli del mercato non si può tenere alcun conto nella liquidazione dell'importo dei lavori. Nè, a legittimare la sua richiesta, l'Impresa può addurre, che con le sospensioni dei lavori ordinati dall'Amministrazione questa ha protratto il termine stabilito per l'esecuzione. Della sospensione, prevista dall'Art. 10, del contratto principale, si è parlato di sopra.

Questa costituisce l'esercizio di un diritto della Amministrazione, con rinunzia ad ogni pretesa di indennizzo dell'Impresa e di ogni altra ragione, salvo quella di ottenere la proroga; ed evidentemente l'Impresa non può valersene per pretendere la differenza tra i prezzi convenuti e quelli di mercato.

Che il capo di domanda relativo alla restituzione della multa deve essere pure rigettato, giacchè il ritardo di giorni 28, nel termine contrattuale per la consegna dei lavori, risulta dal verbale di collaudo provvisorio del 18 Sett. 1910 e la multa fu applicata a norma dell'art. 9 del contratto principale, senza che nè in sede di collaudo definitivo e nè in questo giudizio l'Impresa avesse provato di non essere a lei imputabile.

Che col capo 8° l'Impresa domanda la somma di L. 41044,57, a titolo di maggiore compenso sugli scavi di fondazione, e col capo 13 l'altra somma di L. 54351, 68, per la muratura eseguita a maggiore profondità di quella prevista in progetto.

Orbene, dall'art. 18 n. 3, e 4 e 12, del contratto principale, e dall'articolo 1 di quello supplementare, risulta che le parti hanno convenuto i prezzi, da aumentarsi in ragione della profondità, per lo scavo da 2 a 16 metri di profondità stessa, laddove per la muratura di fondazione stabilivano un unico prezzo di L. 13, a metro cubo. Ciò posto, poichè la muratura di fondazione è in relazione al rispettivo scavo, consegue che le L. 13, a metro cubo, intesero riferirsi alla muratura di profondità non maggiore dello scavo. Per ciò, le questioni essendo connesse, come la stessa Amministrazione ammette, devono avere un'unica ed identica risoluzione. L'Impresa assume, che, sia negli scavi che nella muratura, in alcune pile si sia sorpassato la profondità, contrattuale di metri 16 e si riporta al memoriale da essa esibito al Collaudatore, ove a pagina 110, in apposito quadro indica l'effettiva altezza degli scavi. L'Ammini-

strazione non contesta l'assunto dell'Impresa, ma impugna il maggiore compenso chiesto, adducendo che i prezzi stabiliti, sia per espressa pattuizione e sia per la natura giuridica dell'appalto, sono fissi ed invariabili. Certamente al concetto della invariabilità dei prezzi si informa il contratto d'appalto a misura, ma il prezzo, essendo stabilito in ragione dell'unità di lavoro, per tanto resta immutato per quanto rimanga inalterata l'unità aritmetica o geometrica di lavoro. Entro tali limiti che in sostanza sono quelli contrattuali, ogni maggiore costo, e derivante da qualsiasi causa, resta a rischio e pericolo dell'intraprenditore, Ma quando l'unità di lavoro non esiste in contratto, perchè le parti non la previdero, allora non si può applicare un prezzo contrattuale perchè questo effettivamente manca come manca l'unità di lavoro, la quale deve essere invece rimunerata con prezzo ordinario di mercato. Ora, il prezzo di tariffa, che oscilla da L. 3,85, a L. 16,95, è determinato in ragione della profondità che va da 2 a 16 metri. L'unità aritmetica di lavoro per scavo di maggiore profondità dei 16 metri non è stata pattuita, ma poichè è indubitato che sia stato eseguito il detto scavo e relativa muratura, il prezzo extra contrattuale da corrispondersi all'Impresa deve essere stabilito mediante perizia.

Che il capo 16° relativo al rimborso di L. 422,18, per il paramento piano delle murature sotto il piano di risega, poichè è esplicitamente ammesso dall'Amministrazione, merita accoglimento.

Su questa somma gli interessi, nella ragione commerciale, sono dovuti dal giorno della domanda.

Che non decidendosi l'intero merito le spese vanno rinviate al definitivo, e la presente può munirsi di clausola di esecuzione provvisoria, vertendosi in materia commerciale.

Per tali motivi: Il tribunale, uditi i procuratori delle parti, rejetta ogni contraria istanza ed eccezione, pronunziando sulla domanda proposta da *Michele FURFARO* con atto 24 Marzo 1912, contro l'Ingegnere *BIANCHI Riccardo* nella sua qualità di Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato, provvede come appresso:

1. Fa diritto al capo 16 della domanda del *FURFARO*, e per l'effetto condanna esso *BIANCHI* al pagamento della somma di L. 422,18 una agli interessi commerciali dal giorno della domanda, a titolo di compenso per il paramento piano delle murature sotto la risega.

2. Sospende di provvedere sui capi 8, e 13, di domanda, ed ammette la perizia chiesta dal *FURFARO*. Nomina a perito l'ingegnere ZONCA Antonio Prof. Università di Palermo, con l'incarico che acceda sopra luogo, e tenendo presente i documenti ed atti della causa, nonchè i rilievi delle parti senza trascriverli, determini il volume dello scavo da fondazione e della relativa muratura di profondità superiore ai 16 metri, ed il maggior compenso dovuto al *FURFARO* per tale titolo, in relazione ai prezzi di mercato all'epoca dell'esecuzione dei lavori.

Assegna al perito il termine di giorni trenta da quello del prestato giuramento per il deposito della sua relazione nella Cancelleria del Tribunale di Palermo, la quale avrà cura di trasmetterla a quella di questo Tribunale.

Richiede il signor Presidente del Tribunale di Palermo per la delega di un giudice di sua dipendenza per ricevere il giuramento del perito e per gli incombenti relativi.

3. **Rigetta tutti gli altri capi di domanda di esso FURFARO.**

4. Riserva al definitivo del merito ogni provvedimento sulle spese, e munisce la presente di clausola di esecuzione provvisoria, nonostante gravame e senza cauzione.

Accesso giudiziale e perizia in materia civile. - Atti stragiudiziali. - Poteri del magistrato (Articolo 51 Codice Procedura Civile). - Nullità.

L'art. 51 del Codice di Proc. Civ. dà semplicemente facoltà al magistrato di assumere notizie prima di emettere provvedimenti e non si può estenderlo al caso di precostituire mezzi di prova da far valere in giudizio.

Perciò un verbale di accesso giudiziale ed una perizia, assunti dal pretore in seguito a ricorso dell'interessato, sono nulli e valgono solo come documenti di parte.

IN FATTO

Ritenuto che i coniugi Antonio Fattorusso e Angela Menzione, proprietari di un fondo e di un fabbricato in Ottaiano con ricorso del 17 novembre 1910 al Pretore di quel Mandamento esponevano che il 24 ottobre precedente e giorni successivi a seguito di pioggie cadute, in una grande quantità di acqua, proveniente a guisa di corrente del tronco ferroviario Boscotrecase-Tersigno aveva devastato l'intero fondo ed invaso il fabbricato, producendo gravissimi danni. Ed assumendo che di tali danni fosse responsabile l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato chiesero l'accesso del Pretore sul luogo con l'assistenza di un perito.

Il pretore con decreto dello stesso giorno fissò l'accesso pel 21 novembre previa citazione all'Amministrazione ferroviaria, che venne notificata al Comm. Antonio Grossi, Direttore del compartimento di Napoli.

Dopo una perizia eseguita dall'Ing. Edoardo Attanasio i coniugi Fattorusso e Mensione, con citazione del 22 aprile 1911, notificata anche questa al predetto Comm. Grossi, convennero l'Amministrazione delle Ferrovie davanti al Pretore di Ottaiano per risarcimento dei danni accertati dal perito. Ed il Pretore con sen-

tenza 28-30 dicembre 1911 rigettando l'eccezione d'improcedibilità dell'azione per irregolare notifica degli atti introduttivi del giudizio, condannò le ferrovie a pagare agli attori L. 6148,50 oltre gli accessori.

Contro tale sentenza le Ferrovie produssero appello davanti al Tribunale di Napoli, che con sentenza 18 novembre 6 dicembre 1912, ritenuto che le ferrovie fossero state irregolarmente citate in persona del Grossi, dichiarava inammissibile la domanda degli attori, e li condannava al pagamento delle spese di primo e secondo grado.

Dopo tale sentenza, i coniugi Fattorusso e Menzione rimandarono l'istanza contro le ferrovie, citando a tale effetto con atto del 21 gennaio 1913 il Direttore Generale Comm. Riccardo Bianchi davanti al Tribunale di Napoli.

Ma con altro atto del 1° aprile 1913 notificato allo stesso Direttore Gen. dichiaravano di rinunciare agli effetti delle citazioni suddette, e lo convenivano invece davanti a questo Tribunale, per sentire emettere i seguenti provvedimenti.

1. Dichiararsi che l'Amm. delle Ferrovie dello Stato è tenuta a rivalere gli istanti Fattorosso e Menzione dei danni verificatisi nella notte dal 24 ottobre 1910 nel terreno e nel fabbricato di loro proprietà sito nel comune di Ottaiano nella contrada Passanti.

2. Per lo effetto condannare l'Amm. medesima a pagare ai coniugi Fattorusso-Menzione la somma di lire 6248,50 in rivalsa dei danni, con gli interessi legali dal dì della constatazione del danno.

3. Condannarsi l'Amm. ferroviaria alla rimozione dei materiali in un congruo termine.

4. Condannarsi la stessa Amm. alle spese del giudizio a quelle del ricorso, perizia indennità e competenze di procuratore ed avvocato.

Costituitesi regolarmente le parti, e portata la causa davanti al Collegio i procuratori delle parti all'udienza di spedizione presero le conclusioni sopra trascritte.

IN DIRITTO.

Attesochè nè il nostro codice di rito nè altre disposizioni di legge parlano dell'accesso giudiziale e della perizia a *futura memoria,* che dalla prevalente dottrina e giurisprudenza sono ritenuti contratti al sistema generale del nostro diritto positivo, e perciò inammessibili (Mortara Vol. III N. 557 e 579).

Perciò giustamente l'Amministrazione delle ferrovie, contrastando la pretesa sua responsabilità nei danni subìti dagli attori, giustamente si oppone a che tale responsabilità possa venire affermata in base alle risultanze dell'accesso sulla località e della perizia ordinate dal Pretore di Ottaiona, e compiuti prima del regolare inizio della lite, e senza neppure il regolare contraddittorio delle parti per essere state citate le ferrovie nella persona di chi non aveva veste legale per rappresentarle.

Che inutilmente dalla difesa degli attori si vorrebbe far ricorso per sostenere la tesi contraria, all'art. 51 del Cod. di Proc. Civ.

Con la menzionata disposizione si dà semplicemente al magistrato la facoltà di assumere notizie prima di emettere determinati provvedimenti, onde non si potrebbe, senza sforzare la lettera e lo spirito della legge, estenderla al capo in cui si tratti di precostituire dei mezzi di prova da far poi valere in giudizio. Se altrimenti fosse, l'art. 51 verrebbe a porre nel nulla le garenzie stabilite dal legislatore nella esecuzione delle prove, ciò che è evidentemente assurdo ed inammissibile.

Attesochè da quanto precede consegue che allo stato della causa, prima di provvedere in merito alle domande degli attori, si rende necessaria disporre una perizia allo scopo di accettare legalmente la causa e l'entità dei danni di cui si tratta.

La difesa degli attori fa istanza che il perito debba esaminare il verbale di accesso e la perizia Attanasio, specie per la parte relativa alla constatazione dei luoghi e dei danni, nel momento in cui si verificarono.

Su di che si osserva che le parti hanno diritto di sottoporre allo esame del perito i documenti della causa; ma quando tali documenti come quelli testè ricordati, non formino prova piena e legale, il perito ha il dovere di controllare i fatti, che coi medesimi

si vorrebbero porre in essere, quando sulla loro sussistenza vi sia disaccordo fra le parti; ed in ogni caso è sempre libero negli apprezzamenti e nei giudizi che dei fatti stessi si possono ricavare.

Che in attesa dell'esito del disposto mezzo istruttorio è da sospendere ogni provvedimento sul merito e sulle spese.

Che stante l'urgenza di procedere agli accertamenti peritali si può concedere la provvisoria esecuzione (Art. 363 N. 9 Codice Civile).

P. q. m.: Il Tribunale. Reietta ogni contraria istanza od eccezione, sospende di provvedere sul merito della domanda proposta da Antonio Fattorusso e Angela Menzione contro l'Amm. delle Ferrovie dello Stato.

Errata-corrige

Ordine di Servizio N. 52. (Boll. N. 8-1914). — Le stazioni di Capo S. Marco, Menfi, Porto Palo e Sciacca che risultano assegnate alla provincia di Trapani, fanno invece parte del territorio della Provincia di Girgenti. Correggasi in conformità l'allegato *A* dell'O. S. 52-1914.

Ordine di Servizio N. 81. (Bollettino N. 12-1914). — A pagina 208, rigo 7° correggere l'anno 1904 in *1914*.

Allegato all'Ordine di Servizio N. 83. (Bollettino N. 12-1914). — A pag. 215 correggere nella 1ª finca la stazione di Taglinno in *Tagliuno*.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. 4.00
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» 8.00
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato - Ufficio rivendita libri e giornali)	» 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

Anno VII - N. 14 2 Aprile 1914

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, aprile 1914 — Tip. Editrice Nazionale - C-80.

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

In Appendice:

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Ordine di Servizio N. 106. (A. T. V. R.).

Assegni annuali di materie diverse (specialmente di consumo) da fornirsi mensilmente, bimestralmente e quadrimestralmente ai depositi locomotive ed annesse officine, squadre di rialzo e località distaccate (stazioni con personale di trazione, e posti di verifica, pulizia ed untura).

1° Allo scopo di poter meglio tener dietro ai consumi di alcune materie adoperate dai Depositi locomotive ed annesse officine, dalle Squadre di rialzo e dalle altre località distaccate dei Servizi Trazione e Veicoli, con sensibile risparmio, da parte dei Servizi stessi e dei Magazzini, del lavoro inerente alle numerose richieste che ora si emettono per le forniture (Mod. A. 19 per i materiali destinati ai bisogni della locomozione e circolazione, e mod. T. 363 — del Servizio Trazione — e V. 328 — del Servizio Veicoli — per la lavorazione), si stabilisce che a cominciare dal 1° Luglio 1914 le somministrazioni delle materie elencate nei nuovi mod. A. 145^1 ed A. 145^2 per il Servizio Trazione, ed A. 145^3 e 145^4 per il Servizio Veicoli, siano fatte in base ad assegni mensili, bimestrali o quadrimestrali.

2° I moduli A. 145^1, per il Servizio Trazione, ed A.145^3 per il Servizio Veicoli, riguardano gli assegni mensili di combustibili ed olii. Queste materie potranno anche essere fornite per acconto durante il mese, contro rilascio del buono provvisorio all'uopo istitutito (Mod. T. 381 pel Servizio Trazione, e V. 330 pel Servizio Veicoli).

I Mod. A. 145^2 per il Servizio Trazione, ed A. 145^4 per il Servizio Veicoli, riguardano gli assegni bimestrali e quadrimestrali.

È però lasciata facoltà alle località, all'atto della compilazione del modulo, di modificare, previa autorizzazione della Divisione, per qualche materia il tipo dell' assegno da bimestrale a

quadrimestrale, o viceversa, a seconda dell'opportunità o delle esigenze locali.

Le riduzioni agli assegni si faranno coi nuovi moduli A. 151[1] per il Servizio Trazione, ed A. 151[2] per il Servizio Veicoli, e si riferiranno, a seconda del tipo dell'assegno, all'ultimo mese, bimestre o quadrimestre. Tali moduli debbono essere trasmessi, in triplice esemplare, dalle località alla propria Divisione per l'approvazione, almeno due mesi prima dell'inizio del periodo al quale i moduli stessi si riferiscono. La Divisione, almeno un mese prima dell'inizio del suddetto periodo, ne trasmetterà un esemplare al magazzino od al Deposito combustibili di competenza, ne restituirà uno all'emittente, e tratterrà il terzo per proprio uso.

Fino a che i Depositi combustibili ed i Magazzini non riceveranno i suddetti mod. A-151[1] ed A-151[2], non disporranno per le forniture dell'ultimo mese, bimestre o quadrimestre. Tali moduli dovranno essere fatti pervenire alle Divisioni, ai Depositi combustibili ed ai Magazzini, nei termini suindicati, anche quando le forniture non subiscono riduzioni. In tal caso i moduli stessi dovranno portare la sola indicazione « *conforme all'assegno del precedente mese* » oppure « *bimestre o quadrimestre* », a seconda del tipo dell'assegno.

Qualora gli assegni siano da ridursi soltanto per alcune materie, dopo l'indicazione di queste si dovrà apportare, nella colonna « annotazioni » dei moduli suddetti, in carattere appariscente ed in inchiostro rosso, l'indicazione:

« *Per le altre materie, conforme all'assegno del precedente mese* (oppure *bimestre o quadrimestre*) ».

3° Gli assegni mod. A. 145[1], A. 145[2], A.145[3] ed A. 145[4], debbono essere tempestivamente sottoposti dalle Divisioni all'approvazione delle competenti Sedi Centrali dei due Servizi Trazione o Veicoli, senza la quale i Magazzini non terranno validi gli assegni medesimi, che respingeranno alle Divisioni.

4° Qualora nel corso dell'esercizio finanziario si verificassero esuberanze di materie, le località dovranno immediatamente informarne le Divisioni, le quali prenderanno accordi coi Magazzini o coi Depositi combustibili perchè le successive forniture siano limitate allo stretto necessario; provvedendo anche, ove occorra,

al versamento totale o parziale dell'eccedenza con i moduli prescritti.

Nel caso invece che gli assegni risultassero insufficienti, le materie occorrenti a complemento degli assegni stessi dovranno essere domandate con i consueti moduli di prelievo, i quali per aver corso dovranno portare l'approvazione della Sede Centrale del competente Servizio Trazione o Veicoli.

È fatta eccezione per le rare richieste suppletive di qualche materia occorrente d'urgenza per improvviso esaurimento dell'assegno, nel qual caso le richieste (con una copia velina) saranno dalle Divisioni interessate trasmesse, col solo loro visto, al Magazzino o al Deposito combustibili, segnalandone l'urgenza. Il Magazzino o il Deposito combustibili, dopo soddisfatte le richieste, trasmetterà la velina delle medesime alla Sede Centrale del Servizio interessato, per sua informazione.

5° Le forniture degli assegni verranno consegnate o spedite dai Depositi combustibili e dai Magazzini della circoscrizione alle località, secondo i turni che verranno fissati dal Servizio Approvvigionamenti e comunicati in tempo debito alle Divisioni interessate.

Per il primo periodo di applicazione degli assegni in parola, le località che, essendo comprese fra le ultime nei turni di cui sopra, non potessero attendere la fornitura, dovranno emettere urgenti richieste, coi moduli consueti, per le materie ad esse strettamente occorrenti sino a che non riceveranno l'assegno.

6° Le forniture saranno scortate dalle note d'addebito, « *a sola quantità* », mod. A-27 per le materie fornite dai Depositi combustibili, e dalla nota di addebito mod. A-20, a solo valore, per quelle spedite dai Magazzini. A quest'ultima dovrà però essere e rimanere allegata una copia velina dell'estratto del giornale.

Nella nota mod. A-27 saranno indicate le quantità spedite per ciascuna materia senza alcun accenno al loro prezzo unitario, la cui comunicazione verrà invece direttamente fatta dall'Ufficio Economato alla competente Divisione, a mezzo di lettera, entro il giorno 14 di ogni mese.

Nelle località sedi di Deposito combustibili, dove la somministrazione degli assegni mensili avviene frazionatamente durante

il mese, anzichè in una sola volta, (come è detto al 1° comma del precedente punto 2°) il Deposito combustibili che, fino alla concorrenza dell'assegno, fornisce gli acconti dietro presentazione dei buoni provvisori Mod. T-381 o V-330, restituirà alla fine del mese all'emittente i buoni stessi insieme al predetto mod. A-27. La località ricevente ritornerà accettato il mod. A-27 non più tardi del giorno successivo a quello in cui le sarà pervenuto, e ritirerà i buoni provvisori che allegherà alle rispettive matrici, dopo di aver apposto su ciascun buono il timbro ad umido « annullato ».

7° Almeno due mesi prima di ogni anno finanziario, le località rimetteranno alla propria Divisione tre esemplari dei fascicoli Mod. A-145¹ ed A-145², ovvero A-145³ ed A-145⁴ ,e la Divisione, a sua volta entro 15 giorni dal ricevimento, invierà, previa verifica, tutti i detti esemplari alla Sede Centrale del competente Servizio Trazione o Veicoli per l'approvazione. La detta Sede Centrale li ritornerà alle dipendenti Divisioni, le quali ne trasmetteranno - almeno un mese prima dell'inizio dell'anno finanziario - un esemplare al Magazzino od al Deposito combustibili di competenza, e restituiranno un altro esemplare alla località emittente, trattenendo il terzo per proprio uso.

8° Le località interessate, appena ricevute e controllate le forniture, che in base agli assegni ad esse pervengono dal Deposito combustibili o dal Magazzino, dovranno con la scorta della nota d'addebito mod. A-27 (per i Depositi combustibili) e colla scorta della copia velina dell'estratto del giornale (per i Magazzini), indicare rispettivamente *le quantità* nei proprii mod. A-145¹ od A-145³ nella colonna « quantità consegnata o spedita », e le *quantità* ed i *prezzi unitari* nei proprii mod. A-145² od A-145⁴, nelle colonne « quantità consegnata o spedita » e « prezzo unitario »; e trasmetteranno poi i moduli stessi alla propria Divisione.

Insieme ai mod. A-145² ed A-145⁴, dovrà essere trasmesso in comunicazione dalle località alla Divisione, il mod. A-20 colla relativa copia velina del giornale.

La Divisione, dopo completati i proprii fascicoli A-145¹ od A-145³ delle quantità spedite, ed inscrittevi i prezzi unitari (che saranno comunicati dall'Ufficio Economato, come si è detto al precedente punto 6°) riporterà i prezzi stessi sul mod. A-145¹ od A-145³ della località, e glielo restituirà al più presto.

Sui proprii mod. A-145² od A-145⁴ la Divisione trascriverà i dati relativi alle quantità ed ai prezzi unitari, ricavandoli dalla copia velina del giornale e restituirà subito alla località l'A-145² od A-145⁴ da essa ricevuto.

9° Le ripartizioni dell'importo complessivo degli assegni fra i due titoli « locomozione » e « lavorazione » (per il Servizio Trazione) e « pulizia, verifica ed untura veicoli » e «lavori delle Squadre di rialzo » (per il Servizio Veicoli), e fra i competenti partitari dei conti di spesa, saranno fatte esclusivamente dalle Divisioni sui proprii esemplari dei mod. A-145¹ ed A-145², ovvero A-145³ ed A-145⁴, coll'avvertenza però che per le eventuali somministrazioni inferiori agli assegni, la ripartizione fra i titoli sovracitati dovrà essere fatta proporzionalmente agli assegni stessi.

10° L'Ufficio Economato, con mod. A-24 e mandato d'ordine mod. R-16 a parte, si accrediterà, verso le singole Divisioni, dell'importo complessivo delle materie fornite alle località in base agli assegni, lasciando alle Divisioni stesse la cura di suddividere nei mandati d'ordine predetti la spesa fra i competenti partitari, secondo la ripartizione praticata in precedenza nei proprii moduli A-145¹ ed A-145², ovvero A-145³ ed A-145⁴, come sopra è detto, previo accertamento, beninteso, che per i mod. A-145¹ ed A-145³ i prezzi unitari delle materie risultanti dal mod. A-24 concordino con quelli comunicati dall'Ufficio Economato stesso, con la lettera di cui al precedente punto 6°; e che per i mod. A-145² ed A-145⁴ l'ammontare dell'addebito risultante dalla 6ª colonna del mod. A-24, intestata « importo del documento », corrisponda all'ammontare totale della colonna 11 dei detti mod. A-145² ed A-145⁴, esposto dalla Divisione in base ai prezzi unitari desunti dalla copia velina del giornale di cui sopra.

All'uopo l'Ufficio Economato interesserà, nei mandati d'ordine suddetti, esclusivamente il proprio conto d'entrata per l'ammontare complessivo delle forniture.

11° Le somministrazioni suppletive fatte dai Magazzini o dai Depositi combustibili a completamento degli assegni, oppure quelle fatte in base a speciali richieste, in più degli assegni stessi, saranno comprese dall'Ufficio Economato in un mod. A-24 a parte e conta-

bilizzate in uno dei mandati d'ordine mod. R-16 riferentesi agli assegni dello stesso esercizio finanziario.

12° Le materie che fanno oggetto degli assegni di cui trattasi, non possono per nessun motivo far parte delle « scorte dei magazzinetti » dei Depositi o delle Squadre di rialzo, e quindi se all'atto dell'applicazione delle presenti disposizioni, esistesse nelle scorte suddette un tale duplicato di materie, esso dovrà venire eliminato scaricando le scorte.

13° Il ritiro delle materie in assegno dai Magazzini o Depositi combustibili in sede, verrà eseguito per cura e col personale dei Servizi Trazione o Veicoli, secondo competenza.

14° Le bombole e gli altri recipienti vuoti occorrenti per l'invio dei liquidi in assegno, debbono essere spediti o consegnati dalle località interessate ai competenti Magazzini o Depositi combustibili 15 giorni prima del turno stabilito per la rifornitura.

Le bombole e gli altri recipienti dovranno portare una targhetta metallica coll'indicazione della località a cui appartengono.

Si dovrà poi provvedere affinchè senza indugio siano restituite ai Magazzini o ai Depositi combustibili le casse, le ceste, i sacchi, ecc. ed in genere tutto ciò che ha servito all'imballaggio.

15° I Magazzini ed i Depositi combustibili, all'atto della distribuzione delle materie portate in assegno, debbono segnalare alle località interessate le differenze in meno in confronto dell'assegno stesso.

Qualora la fornitura a complemento venisse a ritardare e ve ne fosse assoluta necessità, le località faranno le opportune sollecitazioni ed eventualmente provocheranno l'intervento degli Uffici Superiori.

Nel caso che non avvenissero tali sollecitazioni, la fornitura sarà da considerarsi perenta ed il servizio resterà assicurato colla fornitura dell'assegno del successivo mese, bimestre o quadrimestre.

16° Con verifiche saltuarie, le Divisioni della Trazione e dei Veicoli si assicureranno della conveniente utilizzazione delle materie comprese negli assegni e, in generale, del regolare andamento della gestione di cui si tratta.

Tali verifiche devono formare oggetto di verbale.

17° Nel caso di cambio del consegnatario delle materie d'assegno, si dovrà fare regolare consegna delle rimanenze all'agente subentrante. Qualora risultassero, in confronto agli assegni, delle deficienze non giustificate, il titolare cessante è tenuto a risponderne.

18° Per tutto quanto non viene specificato nel presente Ordine di Servizio valgono, per analogia, le disposizioni in vigore per le forniture in assegno, di cui gli Ordini di Servizio N. 221-1908 e N. 1-1911.

Ordine di Servizio N. 107. (C.).

Tariffe internazionali. - Parte II-B - Fascicolo 1°. - Elenco delle stazioni italiane.

(Vedi Ordine di Servizio N. 97-1914).

Con decorrenza dal giorno 16 aprile 1914, le stazioni di Paternopoli, Rodallo e Varano, saranno ammesse al servizio diretto italo-svizzero ed italo-germanico e con la stessa data verrà ammessa al servizio italo-germanico la stazione di Castelfranci.

In conseguenza, nell'elenco delle stazioni italiane, dovranno essere apportate le seguenti aggiunte:

Pag. 9 dopo la nota (20) aggiungere:

(21) Ammessa al solo servizio della P. V. Accelerata ed ordinaria (veicoli compresi) limitatamente ai trasporti a carro completo.

Per le seguenti stazioni aggiungere:

	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Alle pag. 52-3 Castelfranci [**66** I-II, **30** III a VI e VIII] . . .	—	—	931	840	967	—	—	—	—
Id. id. 124-5 Paternopoli [**11** III a VI e VIII]	—	—	937	846	973	3	1028	988	937
Id. id. 146-7 Rodallo (3) [**69** III a VI e VIII]	170	166	—	320	561	5	170	166	184
Id. id. 186-7 Varano (21) [**3** III a VI e VIII]	—	—	478	387	514	3	569	529	478

Ordine di Servizio N. 108. (C.).

Servizio merci italo-austro-ungarico.

Nella tariffa eccezionale N. 1, contenuta nella Parte II A fascicolo 1 *b* della tariffa per il servizio diretto italo-austro-ungarico (edizione 1° gennaio 1912) sono da introdursi, con effetto dal 20 marzo 1914, le seguenti modificazioni:

Pag. 195 e 196. — I prezzi della serie *m*, valevoli per le sottoindicate stazioni, vanno annullati e sostituiti come appresso:

Annathal-Rothau .	Peri.	1.96
	Pontebba . .	1.85
	Cormons . .	2.15
	Cervignano .	2.26

Neudek	Peri.	2.08
	Pontebba . .	2.03
	Cormons . .	2.27
	Cervignano .	2.38

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 109. (C)

Servizio italo-svizzero. - Trasporti a P. V. accelerata di carne fresca macellata da Berna a S. Limbania Magazzino C. Via Iselle.

(Vedi Ordine di Servizio N. 87-1914).

Col 1° aprile 1914, ai trasporti sopra citati, eseguiti con carteggio diretto e sotto il regime della Piccola Velocità Accelerata su tutto il percorso, saranno applicati i seguenti prezzi:

	TRASPORTI A VAGONE COMPLETO	
	5000 Kg.	10000 Kg.
	prezzo per quintale	
Bern Hauptbahnhof-Iselle transito	3.14	2.44

	PREZZO	PREZZO
	fino a 5 tonnellate caricate in un vagone della portata di 10 tonn.	per ogni Quintale in più caricato nello stesso vagone fino alla sua portata
Iselle t.-S. Limbania Magazzino C. (*). . .	155.15	1.30

(*) Scarico da effettuarsi dalla Amministrazione Ferroviaria.

I trasporti di cui trattasi vengono effettuati alle stesse prescrizioni stabilite nella tariffa speciale N. 50 Piccola Velocità Accelerata, risultanti nella Parte II-*B*, Fascicolo 2, edizione 1° novembre 1911, pag. 150 (ristampata col 1° supplemento in data del 1° maggio 1913). Sulla lettera di vettura dovrà sempre risultare la domanda pel percorso italiano, della detta tariffa speciale N. 50 nonchè la portata del vagone richiesto dal mittente.

Gli agenti della stazione di Domodossola, per il regolare inoltro dei detti trasporti sul nostro percorso fino a destinazione, provvederanno all'applicazione delle stabilite *etichette triangolari* (Modello CII-76), di conformità a quanto è prescritto nell'art. 3 punto 6 ultimo alinea dell'Istruzione per l'eseguimento dei trasporti da o per l'estero, edizione 1° gennaio 1913.

Di quanto sopra dovrà prendersi opportuna annotazione nella tariffa speciale N. 50 P. V. Accelerata, pag. 150 della Parte II *B*, Fascicolo 2, sopra menzionata.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, *e* 22.

Ordine di Servizio N. 110. (M. V.).

Addobbo dei carri per trasporto di feretri.

1. - *Deposito degli addobbi.* — Sono in servizio assortimenti di addobbi funebri per parare a lutto, su richiesta del mittente ed alle condizioni dell'art. 78 delle vigenti Tariffe, l'interno dei carri coi quali debbono essere trasportati i feretri.

Per i carri da utilizzare in tali casi, devono essere rigorosamente osservate le disposizioni dell'Ordine di Servizio N. 56-1914.

Gli addobbi sono custoditi dalla Squadra di rialzo di Roma Termini in apposite casse aventi stampata l'iscrizione « Ferrovie dello Stato - Addobbi funebri - Residenza di Roma Termini - Cassa N..... ».

2. - *Richiesta ed invio degli addobbi.* — La stazione dalla quale deve avvenire il trasporto del feretro, quando il mittente faccia richiesta in tempo utile degli addobbi, ne dà avviso telegrafico alla stazione di Roma Termini. Quest'ultima, avuta la cassa degli addobbi dalla Squadra di rialzo, ne eseguisce la spedizione a G. V. con lettera di porto in servizio mod. Ci-112, praticando sulla medesima l'annotazione: « Una cassa N... chiusa con piombo serie...... del..... contenente addobbi funebri domandati con telegramma N.... del . . . . ». Ad una maniglia della cassa deve essere applicato un cartoncino con l'indicazione del Capo stazione che ne ha fatto domanda.

3. - *Consegna e riconsegna.* — Di ciascuna consegna e riconsegna degli addobbi fra la Squadra di rialzo e la stazione di Roma Termini, la parte ricevente deve rilasciare all'altra regolare ricevuta, previa verifica in contraddittorio dell'esistenza e dello stato di conservazione di tutti gli oggetti indicati nella tabella fissata all'interno del coperchio della cassa.

4. - *Arredamento dei carri.* — L'applicazione degli addobbi nell'interno dei carri è fatta dal personale del Servizio Veicoli, da richiedersi alla Squadra di rialzo più vicina qualora non risieda personale di verifica nella stazione dalla quale avviene il trasporto del feretro. La cassa di custodia degli addobbi deve essere collocata convenientemente nell'interno del carro addobbato.

È rigorosamente vietato di tenere fiamme accese nell'interno dei carri, di fissare chiodi alle pareti dei carri parati a lutto e di deteriorare in qualsiasi altro modo gli addobbi; è pure vietato di decorare esternamente i carri con tele, guarniture, fiori od altro.

5. - *Restituzione degli addobbi.* — Spetta al personale del Servizio Veicoli della stazione destinataria del trasporto di togliere d'opera gli addobbi, ripiegarli e riporli nell'apposita cassa di custodia.

Qualora non sia sede di personale di verifica, la stazione destinataria è tenuta a piombare il carro e ad inoltrarlo, scortato da lettera di porto in servizio, alla più vicina sede di Squadra di rialzo o di personale di verifica situata sull'itinerario che il carro deve seguire per raggiungere la sua residenza (Ordine di Servizio N. 56-1914 punto 5) dando notizia telegrafica dell'invio alla sede stessa perchè provveda a togliere d'opera gli addobbi.

Quando il personale del Servizio Veicoli ha riposto gli addobbi nell'apposita cassa di custodia, spetta alla stazione, dopo averne verificato il contenuto, di piombarla, munirla, ad una maniglia, di un cartellino con l'indirizzo del Capo stazione di Roma Termini e spedirla alla stazione stessa a G. V. con lettera di porto in servizio Ci-112 sulla quale deve essere praticata l'annotazione: « Una cassa N.... chiusa con piombo serie... del...... contenente addobbi funebri di ritorno ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 11, 41, 42, 44, 45 *ed ai Controllori del materiale.*

Ordine di Servizio N. 111. (M. V.).

Uso dei carri delle Ferrovie estere e di altre Ferrovie italiane.

Col 1° aprile 1914 va in vigore il nuovo Regolamento per l'uso reciproco dei veicoli fra le Ferrovie italiane da una parte e le Ferrovie germaniche, austriache, ungheresi, bosniaco-erzegovinesi, svizzere, belghe, neerlandesi, lussemburghesi, rumene, nonchè la Ferrovia Varsavia-Vienna dall'altra.

Il medesimo assume la denominazione abbreviata di: « *Regolamento Veicoli Italo-germanico* » od anche « *I. W. R.* » (*).

Nel presente Ordine di servizio si riassumono le disposizioni di carattere generale che, in applicazione del Regolamento predetto, devono essere osservate in rapporto alla circolazione ed all'uso dei carri di Ferrovie estere introdotti nel Regno « *in servizio italo-germanico* ». Inoltre si riportano le disposizioni vigenti in ordine ai carri esteri « *in servizio italo-francese* » ed ai carri delle altre Ferrovie italiane.

1. *Carri esteri in servizio italo-germanico ed italo-francese.* — Sono considerati in servizio italo-germanico i carri esteri di qualsiasi marca di proprietà, entrati dai transiti di confine a contatto colla Svizzera e coll'Austria: Domodossola, Luino, Chiasso, Ala, Primolano, Pontebba, Cormons e Cervignano (Portogruaro ed Udine); si considerano in servizio italo-francese i carri esteri di qualsiasi marca di proprietà, entrati dai transiti di Ventimiglia e Modane.

2. *Carri nel percorso di andata.* — Sono da considerare in viaggio di andata tutti i carri che provengono carichi dalla Ferrovia proprietaria, come pure quelli caricati da altra Amministrazione oltre la Ferrovia proprietaria, a cominciare dalla loro nuova uscita da quest'ultima.

(*) Italienisch-deutsches Wagen-Regulativ.

I carri, che a norma di tariffa sono da considerarsi a carico completo, devono essere fatti proseguire fino alla stazione destinataria del carico.

Tali carri possono essere scaricati lungo il viaggio soltanto quando si verifichi: interruzione od impedimento alla circolazione; rifiuto di ricevimento da parte della Ferrovia a contatto; condizioni che li rendano non atti alla circolazione; o quando il trasbordo sia reso altrimenti necessario da variazioni di scartamento o dalle condizioni del carico.

I carri carichi, a richiesta dell'avente diritto a disporre delle spedizioni, possono essere rispediti con l'intero carico a stazioni diverse da quelle di originaria destinazione, anche se situate lateralmente o in precedenza alle medesime.

Di tali rispedizioni la stazione che eseguisce l'ordine nei riguardi di carri esteri, dà avviso al Servizio Movimento (Ufficio del Materiale mobile) indicando la marca ed il numero di servizio del carro, il transito ed il giorno di entrata e la stazione di definitiva destinazione del trasporto.

I carri misti devono essere accettati dalle stazioni di transito:

a) dalle Ferrovie estere, se il carico occupa tutto lo spazio disponibile, ovvero il peso della spedizione è di almeno 20 quintali se a P. V. od a carico misto a P. V. e G. V., e di almeno 15 quintali se a G. V.

b) dalle altre Ferrovie italiane, se trattasi di spedizioni a P. V. che soddisfano alle condizioni di carico e d'itinerario dei carri normali in vigore sulle Ferrovie dello Stato.

Per contro le stazioni di transito non sono in obbligo di far proseguire i carri misti di altre Amministrazioni, e perciò i carri stessi, dopo accettati, devono essere sempre trasbordati su carri F. S., con opportuno riordino del carico, salvo particolari disposizioni del Servizio Movimento e salvo il caso che vi ostino impedimenti di servizio o il trasbordo non sia consigliabile avuto riguardo alla natura della merce.

3. *Etichettamento dei carri.* — Tutti i carri di altre Amministrazioni, alla loro entrata sulla Rete dello Stato, vengono muniti di apposite etichette dalle quali risultano il nome della Ferrovia consegnante e di quella ricevente, la stazione di transito ed il giorno del ricevimento.

Le etichette vengono applicate sulle apposite tabelle dei carri; in mancanza delle tabelle, sulla cassa dei carri coperti od a sponde alte, e sui longaroni dei carri piatti od a sponde basse, da ambedue i lati del veicolo, verso la sinistra di chi legge, in modo che le successive etichette si susseguano da sinistra a destra, così da poter rilevare, senza difficoltà, il percorso del carro.

4. *Compilazione dei rapporti di transito.* — Le stazioni di transito rilevano, in colonna ai treni, le marche di proprietà ed i numeri di tutti i veicoli di altre Amministrazioni entrati sulla rete dello Stato, li registrano negli appositi libri mod. **M-67** e, giornalmente, in base a dette registrazioni, compilano i rapporti mod. **M-191** pei veicoli in servizio italo-germanico, **M-238*a*** pei veicoli in servizio italo-francese ed **M-160** pei veicoli delle altre Ferrovie italiane.

Tali rapporti, anche se negativi, e firmati pure dal Rappresentante della Ferrovia conseguante, devono essere trasmessi sollecitamente all'Ufficio del Materiale mobile.

5. *Giacenze di carri per operazioni doganali.* — I transiti di confine ed alcune stazioni, sedi di dogana, appositamente designate, devono rimettere decadalmente all'Ufficio del Materiale mobile, un elenco delle soste fatte dai carri di altre Amministrazioni per l'eseguimento delle operazioni doganali.

Tutte le altre stazioni, nelle quali i carri di altre Ferrovie abbiano sostato per esigenze doganali, devono darne notizia all'Ufficio predetto con l'invio contemporaneo dei tagliandi A e B del mod. **M-99**; dal tagliando A deve risultare il giorno e l'ora di consegna del carro alla Dogana, e da quello B il giorno e l'ora di riconsegna alla Ferrovia.

Qualora la sosta per le operazioni doganali si sia protratta oltre tre giorni, è fatto obbligo alla stazione di specificarne le cause sull'elenco o sul tagliando B del mod. **M-99**.

In ogni caso deve essere esposto anche l'ammontare delle tasse di sosta percette.

6. *Giacenze anormali.* — Nei casi in cui i carri di altre Amministrazioni, tanto carichi quanto vuoti, debbano essere trattenuti per guasti od impedimenti di forza maggiore (ordini delle Autorità civili, giudiziarie e militari, interruzioni di linee, ecc.) che a' sensi

delle Convenzioni vigenti giustificano l'esonero dal nolo, le stazioni compilano il mod. M-99 e ne trasmettono senza indugio il tagliando A all'Ufficio del Materiale mobile. Appena i carri vengono rimessi in circolazione, inviano al predetto Ufficio il corrispondente tagliando B del modulo stesso.

Nei casi di guasto, sul modulo M-99 deve esserne dettagliatamente indicata la natura.

7. *Scarico dei carri.* — Lo scarico dei carri di altre Amministrazioni deve essere fatto colla maggior sollecitudine possibile, con precedenza su quello degli altri trasporti di eguale importanza.

Qualora, nel decimo giorno dall'arrivo, si trovino ancora giacenti dei carri carichi, in dipendenza di contestazioni colle parti o per qualsiasi altro motivo, la stazione è tenuta a darne avviso alla Divisione del Movimento ed all'Ufficio del Materiale mobile.

8. *Restituzione dei carri.* — La stazione destinataria del trasporto ha l'obbligo di restituire prontamente i carri di altre Amministrazioni, dopo lo scarico, al transito dal quale sono entrati sulla rete dello Stato, valendosi dei treni coi quali siano, in quanto possibile, evitate le soste e le manovre ai successivi transiti interni.

Se si tratta di carri entrati in servizio italo-francese o di carri appartenenti alle Ferrovie Federali svizzere, restituiti vuoti, essi possono essere ritornati, salvo il caso di speciali disposizioni della competente Divisione del Movimento, al più vicino dei transiti di Ventimiglia o Modane pei primi; Domodossola, Luino o Chiasso, pei secondi. Altrettanto dicasi pei carri delle Ferrovie Nord-Milano, Salentine e Cancello-Benevento (*) che devono essere restituiti al transito più vicino colla Ferrovia proprietaria.

A scorta di *ciascun* carro, la stazione che provvede al suo ritorno emette il modulo M-130*a* esponendovi, in inchiostro, tutte le indicazioni richieste dallo stampato, applicando il timbro composto nell'apposito spazio ed indicando, come destinataria, la stazione di transito alla quale il medesimo va restituito.

(*) Quando sarà attivato il servizio cumulativo a mezzo del transito di Benevento.

Quest'ultima rileva, in colonna ai treni, le marche di proprietà ed i numeri dei veicoli in restituzione, provvede alle necessarie scritturazioni sul registro mod. M-67, e compila in base ad esso, indicando sempre chiaramente le marche di proprietà, i rapporti di transito mod. M-192, M-238 *b* od M-160, secondo che si tratta di carri entrati in servizio italo-germanico o italo-francese o di carri appartenenti ad altre Ferrovie italiane. I rapporti di transito, anche se negativi, e previa firma del Rappresentante della Ferrovia ricevente, devono poi essere trasmessi giornalmente allo Ufficio del Materiale mobile, compiegandovi i bollettini M-130*a* relativi ai carri inscritti nei rapporti stessi e facendo cenno sui medesimi delle eventuali mancanze.

9. *Mancanza di elementi per stabilire il transito di restituzione.* — Mancando le etichette di transito, la stazione che scarica il carro desume il transito di entrata dai documenti che ne scortano la spedizione; compila le etichette mod. M-286 (verde), che applica al carro nei modi prescritti al punto 3, stacca il modulo M-130*a*, e provvede all'inoltro del carro al transito di restituzione.

Qualora una stazione, che non sia quella destinataria, abbia da provvedere alla restituzione di un carro vuoto di altra Amministrazione mancante delle etichette del transito di entrata e non scortato da modulo M-130*a*, trattiene il carro e chiede telegraficamente istruzioni all'Ufficio del Materiale mobile, indicando la marca di proprietà, ed, in tutte lettere, il numero di servizio del carro. Ricevute le istruzioni, emette il mod. M-130*a* a scorta del carro, che restituisce al transito indicatole, applicandovi le etichette mod. M-286 come sopra è detto.

Non sono da chiedersi istruzioni pei carri delle Ferrovie Federali svizzere, della Nord-Milano, delle Salentine e della Cancello-Benevento, che sono da restituirsi nei modi indicati al punto 8, nè per i carri delle altre Ferrovie Italiane pei quali si può determinare il transito di restituzione in base alle marche dell'Amministrazione proprietaria.

10. *Carri vuoti in disguido.* — Le stazioni, specialmente quelle di diramazione, rilevando dalle etichette di transito un irregolare istradamento di carri vuoti di altre Amministrazioni, ritirano il modulo M-130*a* e ne staccano un altro per scortare il carro

sino al transito di restituzione. Lo stesso giorno trasmettono il modulo M-130*a* ritirato, all'Ufficio del Materiale mobile, indicando sullo stesso, al quadro « Annotazioni » il motivo della sostituzione, come prescritto dalle « Avvertenze » stampate a tergo del bollettino.

Qualora una stazione di transito riceva in disguido un carro appartenente all'Amministrazione con la quale è a contatto, lo riconsegna a questa, salvo che si tratti di carri delle Ferrovie Austriache dello Stato portanti, oltre la scritta K. K. St. B., l'indicazione *della linea* che deve considerarsi come ferrovia proprietaria, i quali devono anche in questo caso essere inoltrati al transito di entrata.

11. *Ricarico dei carri.* — Salvo speciale autorizzazione i carri di altre Amministrazioni, appena scaricati, devono essere restituiti alla Ferrovia proprietaria valendosi dei treni coi quali siano, in quanto possibile, evitate le soste e le manovre ai successivi transiti interni.

Qualora, in relazione alle convenzioni di scambio, ne sia esplicitamente autorizzato il ricarico dal Servizio Movimento, devono essere osservate le prescrizioni seguenti:

i carri P. L. M. possono essere caricati con spedizioni dirette ai transiti di Ventimiglia o di Modane ed oltre;

quelli delle Ferrovie Federali svizzere (SBB/CFF) per la Svizzera ed oltre attraverso i transiti di Domodossola Luino, o Chiasso;

quelli della Südbahn (SB/DV) con spedizioni instradate per i transiti di Ala, Cormons o Cervignano;

quelli delle Ferrovie Austriache dello Stato (K. K.St. B) con trasporti instradati via Pontebba;

quelli delle Ferrovie Ungheresi dello Stato (M. A. V.) con trasporti instradati via Cormons per l'Ungheria ed oltre o per stazioni della Südbahn;

quelli delle Ferrovie Germaniche entrati da Domodossola, Luino o Chiasso, possono essere ricaricati per la Svizzera ed oltre per stazioni germaniche, purchè siano instradati per l'uno o per l'altro dei detti transiti;

quelli delle Ferrovie Germaniche entrati da Ala, con trasporti destinati a stazioni della linea Ala-Kufstein ed oltre, in Germania, per lo stesso transito;

quelli di altre Amministrazioni italiane ed estere non possono essere ricaricati che per stazioni della Ferrovia proprietaria.

12. *Accessori dei carri.* — Gli attrezzi formanti parte integrante dei carri, quali: copertoni fissi, prolunghe, stanti, bilici, tavoloni da sponda, battifianchi, griglie, ecc., non devono essere separati dai veicoli ai quali appartengono.

Qualora, per eseguire le operazioni di carico e scarico, occorra rimuovere momentaneamente gli accessori stessi, i medesimi devono poi essere rimessi e debitamente assicurati al loro posto con gli ordigni a ciò destinati; in particolare devono essere collegati superiormente fra loro, a mezzo delle rispettive catene, gli stanti che ne fossero muniti.

Le stazioni che rilevano mancanze od avarie degli indicati attrezzi sono tenute a notificarle subito al transito dal quale i carri sono entrati sulla rete dello Stato, per le eventuali riserve alla Ferrovia a contatto.

L'avviso delle anormalità rilevate deve essere dato altresì al verificatore, e, se la stazione non è sede di personale di verifica, a quella immediatamente successiva che lo sia, praticando opportuna annotazione nel quadro N del foglio di corsa del treno col quale viaggia il carro.

I verificatori applicano sui longaroni dei carri le prescritte etichette, sulle quali, se trattasi di carri chiusi od aperti con copertoni, giunti carichi e muniti di piombi di altra Amministrazione, espongono pure l'annotazione « Piombato o munito di copertone dalla stazione di. . . . . . ».

Per ogni mancanza od avaria, non giustificata da etichetta o da annotazione sul foglio di corsa, devono essere scambiate le riserve, nei modi prescritti, fra gli agenti che ricevono e quelli che consegnano i carri carichi o vuoti.

I transiti, che nei carri di ritorno riscontrano mancanze di accessori, non segnalate nei modi indicati, devono esperire d'urgenza, verso le stazioni che hanno effettuato lo scarico, le pratiche di ricerca.

Gli accessori, che per avaria od altre cause furono separati dai carri, devono essere rispediti, con bollettino di scorta modulo M-155 da carteggiarsi con foglio di via a G. V. in esenzione di tassa di trasporto, al transito di entrata, il quale deve curarne l'inoltro all'Ufficio della Ferrovia proprietaria indicato nell'« Elenco alfabetico delle marche di proprietà dei veicoli italiani ed esteri ». Nel bollettino devono specificarsi i singoli oggetti e lo stato di ciascuno, nonchè i veicoli ai quali appartengono.

I singoli oggetti devono essere muniti di indirizzi nei modi prescritti per le spedizioni in collettame, ovvero, quando non presentino una superficie che si presti allo scopo, devono essere muniti del cartellino mod. M-176*b* collo stesso indirizzo inscritto nel bollettino di scorta.

I carri da pollame con gabbie devono essere piombati dalla stazione di lavatura o da quella che li ritorna per la disinfezione al transito di entrata; gli accessori inscritti sulle fiancate dei medesimi devono essere collocati nei carri.

13. *Copertoni ed attrezzi di carico.* — I copertoni sciolti e gli attrezzi di carico di altre Amministrazioni, quali catene, funi, stanti, ecc., entrati in servizio italo-germanico e quelli delle altre Ferrovie italiane, sono scortati da bollettino emesso dalla stazione mittente, il quale serve pel ritorno degli attrezzi stessi alla Ferrovia proprietaria.

Per i copertoni e gli attrezzi di carico appartenenti alle Ferrovie francesi, i transiti di Modane e di Ventimiglia ed eventualmente quello di Domodossola, staccano il mod. M-150 o M-155 che deve scortare i copertoni e gli attrezzi stessi tanto nel viaggio di andata quanto in quello di ritorno sulle linee delle Ferrovie italiane, trattenendo il bollettino di scorta originale, che deve scortarli nel viaggio di ritorno sul percorso estero.

Quando una spedizione, caricata in carro aperto e protetta da copertoni di proprietà ferroviaria, venga rispedita a norma del punto 2, possono lasciarsi proseguire sul carro i copertoni forniti dalla stazione mittente originaria. In questo caso la stazione di rispedizione notifica per iscritto a quella originaria il proseguimento dei copertoni e completa il bollettino di scorta con l'indicazione della nuova stazione destinataria.

Nel viaggio di ritorno i copertoni ed attrezzi di carico possono essere utilizzati soltanto per spedizioni dirette alla Ferrovia proprietaria. Quelli entrati in servizio italo-germanico e quelli delle altre Ferrovie italiane che restano inutilizzati, devono essere ritornati prontamente con foglio di via a G. V. alla stazione mittente, per la stessa via seguita dal carro nel viaggio di andata, in esenzione di tassa e scortati dal bollettino di scorta originario usato nell'andata.

Non occorre il carteggio con foglio di via a G. V. per quelli entrati in servizio italo-francese, che vengono scortati dal solo mod. M-150 o M-155.

I copertoni che vengono trasportati separatamente dai carri, devono essere ripiegati ed ammagliati con funicelle. Le corde usate per l'assicurazione dei copertoni devono essere riposte nelle piegature dei medesimi ed indicate nel bollettino di scorta.

Per l'applicazione degli indirizzi ai copertoni ed attrezzi di carico trasportati separatamente dai carri, devono usarsi i cartellini mod. M-176*b* portanti lo stesso indirizzo inscritto nel bollettino.

14. *Lavatura e disinfezione dei carri.* — I carri che hanno servito al trasporto del bestiame devono essere puliti a norma delle prescrizioni legislative vigenti presso l'Amministrazione ricevente.

Di conseguenza il trattamento da usare a questo riguardo anche ai carri di altre Ferrovie entrati sulla rete dello Stato, è quello prescritto dall'Ordinanza di polizia veterinaria 3 marzo 1904.

I carri vuoti pei quali apparisce che hanno servito al trasporto di bestiame e non sono stati poi puliti a norma delle prescrizioni predette, possono essere respinti dalle stazioni di transito. Quelli che, nonostante l'insufficiente pulitura, vengono ugualmente accettati, devono essere lavati o disinfettati subito dopo l'accettazione nella stazione di transito o nella competente stazione di lavatura.

I carri carichi che risultano insufficientemente puliti devono essere lavati o disinfettati, subito dopo lo scarico, nella stazione destinataria del trasporto o in quella competente di lavatura alla quale devono essere inoltrati.

La stazione che rileva la mancata o trascurata pulitura deve farlo risultare da verbale di accertamento, conforme al modello allegato A, redatto da due agenti di grado non inferiore al 14°, dei quali almeno uno appartenente al servizio del movimento od alla gestione merci della stazione.

Quando la pulitura viene eseguita dalla stazione di scarico, questa, a pulitura ultimata, deve completare le indicazioni richieste dal verbale di accertamento e quindi inviarlo all'Ufficio del Materiale mobile.

Quando i carri da pulire vengono invece inviati ad una stazione diversa da quella che li ha scaricati, quest'ultima li deve piombare, etichettare e scortare, ognuno, da mod. M-130*a* portante la scritta « Per la lavatura » o « Per la disinfezione » nonchè l'annotazione indicante il transito al quale il carro è da restituirsi. Al modulo stesso deve pure essere allegato il verbale d'accertamento conforme all'allegato A.

Compiuta la lavatura, la stazione che l'ha eseguita completa il verbale d'accertamento e lo rimette prontamente, insieme al mod. M-130*a*, all'Ufficio del Materiale mobile; la stazione stessa emette quindi altro mod. M-130*a* per l'accompagnamento al transito di restituzione del carro ripulito.

15. *Trattamento dei veicoli.* — Nell'uso dei veicoli di altre Amministrazioni il personale tutto deve avere le stesse cure che è tenuto a spiegare per quelli della rete dello Stato.

I veicoli a lubrificazione periodica pei quali è scaduto il termine di lubrificazione, devono essere trattati come carri da lubrificare secondo il bisogno.

16. *Guasti e riparazioni dei veicoli.* — I guasti ai veicoli di altre Amministrazioni, che sono facilmente e prontamente riparabili, debbono essere riparati, senza dilazione, sul luogo stesso in cui vengono rilevati, specialmente quando l'indugio possa far temere un danno maggiore.

Nei casi di altri guasti, dopo aver verificato che possano viaggiare senza pregiudizio e pericolo, i carri carichi devono farsi proseguire fino a destinazione: quelli vuoti devono essere restituiti alla Ferrovia proprietaria.

Quando invece i carri carichi non possono proseguire senza pregiudizio, o pericolo, devono essere scaricati. Delle eventuali spese sostenute per il trasbordo e l'assicurazione del carico, le stazioni si pareggiano comprendendole nell'elenco mod. R-105 ai sensi degli articoli 47 e 48 dell'Istruzione N. 2-1906 (II).

Se poi anche il carro reso vuoto, od un carro vuoto avariato, non può senza pregiudizio o pericolo essere rispedito alla Ferrovia proprietaria, deve essere inviato alla prossima Squadra di rialzo od Officina, oppure restituito al transito di entrata, caricato su altro carro.

I veicoli che hanno subìto uno sviamento, anche quando non vi sia motivo di ritenere che abbiano sofferto danno, devono essere visitati in luogo secondo le prescrizioni vigenti in materia; e qualora siano riconosciuti atti a circolare, devono essere provvisti di etichetta, colla indicazione « Il carro ha sviato ». L'etichettamento è da omettersi quando la verifica sia stata fatta in un'Officina o Squadra di rialzo che ne abbia i mezzi, ponendo gli assi sviati sul tornio.

All'uscita dalla rete dello Stato, i carri muniti di etichetta portanti l'indicazione che il carro ha sviato, devono essere riconsegnati scortati da accompagnatoria mod. M-130*a* opportunamente completata e sulla quale deve essere riportata, nello spazio riservato alle annotazioni, l'indicazione « Il carro ha sviato ».

Il trasporto dei pezzi di ricambio eventualmente necessari per le riparazioni, nonchè il ritorno delle parti inservibili e dei veicoli non più atti a circolare, devono farsi con lettera di porto in servizio mod. Ci-112 (verde), per lo stesso transito per il quale è entrato il veicolo.

Le operazioni di carico e scarico vengono effettuate a cura e spese della nostra Amministrazione, e le stazioni si pareggiano delle eventuali spese sostenute nei modi indicati al terzo capoverso del presente punto.

I guasti ai veicoli di altre Amministrazioni causati da incendio, fulmine, esplosione, ecc., devono essere notificati prontamente dalla stazione che li rileva, con apposito verbale di accertamento, all'Ufficio del Materiale mobile ed alle competenti Divisioni del Movimento e dei Veicoli.

17. *Irregolarità nell'uso dei carri, attrezzi ed accessori.* — Per ogni stazione, secondo la sua importanza, sono designati dalle Divisioni del Movimento gli agenti che sono tenuti a vigilare e rispondere della regolare utilizzazione del materiale di altre Amministrazioni.

Le passività derivanti da indebite soste, disguidi, cattivo impiego, ecc., del materiale di altre Ferrovie, danno luogo all'applicazione dei provvedimenti di cui al Capo VI del Regolamento del personale.

Il presente Ordine di Servizio sostituisce ed annulla le Circolari N. 7-1906 (VII), N. 9-1907 (VII), l'Ordine di Servizio N. 360-1913 (M. V.), la Circolare N. 9-1914 (M), il § 21 delle « Norme per l'utilizzazione e circolazione dei copertoni ed altri attrezzi di carico » pubblicate con l'Ordine di Servizio N. 67-1907 e ogni altra precedente disposizione in materia.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 11 ,15, 18, 19 20, 21 *e* 22 *ed ai Controllori del materiale.*

FERROVIE DELLO STATO

Allegato **A** *all'Ordine di Servizio N. 111-1914.*

STAZIONE DI (timbro) *li,* . . . . *191* . .

VERBALE DI ACCERTAMENTO N. . . . . . .

sullo stato di pulizia dei carri *ricevuti* da altre Amministrazioni ferroviarie

Dalla verifica personalmente eseguita dai sottoscritti al carro N. . . . *di proprietà delle Ferrovie* . . . . , *spedizione a* . . . . *N.* . . . . *del* . . . . . . *giunto* $\frac{\textit{carico di} \ldots\ldots\ldots}{\textit{vuoto}}$ (*) *il giorno* . . . . *col treno* . . . . *da* . . . . . *è risultato che esistevano* . . . . . (indicare in quali parti del carro) *traccie* $\frac{\textit{rilevanti}}{\textit{lievi}}$ (*) *di escrementi derivanti da trasporto di bestiame* . . . . . (indicare se bovino, equino, suino, ovino, pollame).

Firma dell'agente del movimento o delle gestioni merci

Qualifica. . . . .
Nome e Cognome . . . .

Firma di altro agente della Amministrazione

Qualifica. . . . .
Nome e Cognome . . . .

Visto del Capo stazione

. . . .

(Timbro della stazione che eseguisce la pulitura o disinfezione.) *li* . . . . *191* . .

Per la pulitura o disinfezione del carro, qui eseguita, è occorsa l'opera di . . . . . agenti per un periodo di ore . . . . . .

Il Capo stazione

. . . .

(*) Quelle delle indicazioni che non si adattano al caso specifico, devono essere omesse.

Ordine di Servizio N. 112. (S. L.).

Capitolato generale tecnico di appalto delle opere da eseguirsi per conto dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

Il Consiglio di Amministrazione nella seduta del 12 febbraio 1914 ha approvato il nuovo testo del capitolato generale tecnico di appalto delle opere da eseguirsi per conto dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, in sostituzione di quello che il Consiglio medesimo approvò nell'adunanza del 9 aprile 1909, messo in vigore con l'Ordine di servizio N. 165 stesso anno.

Con atto pubblico 22 marzo 1914, N. 13 di repertorio, ricevuto dal Capo dell'Ufficio Contratti di questa Direzione generale, registrato a Roma il 24 marzo stesso al N. 7596 del Reg. 349 atti pubblici (gratis), è stato depositato il predetto Capitolato generale tecnico di appalto.

I competenti Servizi e le Divisioni dei lavori provvederanno affinchè negli appalti delle opere e delle relative provviste che saranno d'ora innanzi aggiudicati sia allegato o richiamato il nuovo testo.

Ai Servizi competenti e alle Divisioni dei lavori viene trasmessa, ai primi a cura del Servizio Segretariato, ed alle seconde a cura del Servizio Lavori, un'adeguata scorta di esemplari del capitolato generale di cui trattasi.

Ordine di Servizio N. 113. (M. L.).

Attivazione dell'allacciamento al Km. 244+465.45 della linea Ancona-Orte col binario del piano caricatore per massi e pietrame.

Dal giorno 6 aprile 1914 verrà attivato al Km. 244+465.45 (da Roma) della linea Ancona-Orte l'allacciamento del binario in servizio del piano caricatore per massi e pietrame impiantato a destra della linea stessa fra le stazioni di Serra S. Quirico e di Albacina, mediante deviatoio incontrato di punta dai treni dispari.

L'allacciamento è protetto:

verso Serra S. Quirico da un semaforo di II categoria collocato a m. 600 dalla punta del deviatoio ed a destra rispetto ai treni cui comanda;

verso Albacina, da un dischetto avente significato di segnale di II categoria, situato nella galleria della Rossa a m. 800 dalla punta del deviatoio, e sussidiato a m. 600 da un risonatore posto pure nella predetta galleria: il dischetto si trova a destra, il risonatore a sinistra rispetto ai treni cui comandano e sono collegati fra loro in modo che quest'ultimo funziona solo quando il dischetto trovasi nella posizione di via impedita, per cui allo squillare del risonatore il personale dei treni si regolerà in conformità all'articolo 66, capov. 6 e 7, del Regolamento segnali.

Nel binario allacciato è inserito un deviatoio di sicurezza manovrato dalla stessa leva che manovra il deviatoio di allacciamento. La comunicazione costituita dai predetti deviatoi è collegata per mezzo di serratura di sicurezza ai segnali.

Fra la stazione di Serra S. Quirico ed il posto di guardia al deviatoio di allacciamento funzionerà un impianto telefonico.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, e 7 del Compartimento di Ancona.

Ordine di Servizio N. 114. (C.).

Biglietti a libretto combinati svizzeri distribuiti in Francia con biglietti-carnets francesi e con biglietti circolari Sud delle Alpi.

(Vedi Ordine di Servizio N. 314-1912).

In aggiunta ed a parziale modificazione delle disposizioni contenute nell'Ordine di Servizio N. 314-1912 si è stabilito quanto segue:

a) i biglietti combinati svizzeri di cui sopra saranno distribuiti anche dall'*Agenzia Cook* in *Marsiglia*;

b) a cominciare dal 1° aprile 1914 la copertina colla quale sono formati i detti libretti non sarà più in colore turchino chiaro, ma in *grigio* con *striscia diagonale rossa*;

c) col 1° maggio 1914 ai tagliandi delle percorrenze italiane di allacciamento, che possono essere compresi nei biglietti in parola, devesi aggiungere quello della serie 10952.

Nell'ultima riga del capoverso *b*) del punto II dell'Ordine di Servizio suddetto devesi leggere « e con un circolare . . . . e non » o con un circolare . . . . ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Circolare N. 36. (C.).

Tassazione dei tubi di làmiera di ferro.

Allo scopo di evitare un disforme trattamento nell'applicazione delle tariffe, si avverte che per tubi di lamiera s'intendono quelli che presentano un'apertura longitudinale (tubi per mobili)

e quelli che presentano una giunzione apparente, fatta sia mediante semplice ripiegatura degli orli (tubi per stufe ecc.) ed infine sia mediante sovrapposizione degli orli e saldatura ordinaria (tubi per gronde ecc).

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Il Direttore generale

R. BIANCHI.

Circolare N. 6v (M. e V.).

Veicoli da inoltrare vuoti nelle officine dell'Amministrazione per scadenza del periodo di garanzia.

Occorre inviare al più presto possibile in officina i veicoli il cui periodo di garanzia sta per cessare, e che sono indicati nello elenco in calce alla presente.

Le ricerche dei detti veicoli dovranno esperirsi da tutte le stazioni della rete alle ore 17 del giorno 15 aprile 1914, estendendole ai veicoli in composizione ai treni, a quelli esistenti sui piazzali di stazione, dei depositi locomotive, dei depositi combustibile, e delle squadre di rialzo, limitatamente, per queste ultime, ai veicoli non ancora sotto riparazione o prossimi ad uscire dalla squadra.

Non appena un veicolo compreso fra quelli sopra indicati viene rintracciato, se esso è vuoto, la stazione vi applicherà da ambo i lati l'etichetta mod. M. 318 di cui l'Ordine di Servizio N. 67-1911 scrivendo a mano, nell'apposito spazio, il motivo per cui il veicolo viene destinato all'officina, ed in questo caso: « per scadenza del periodo di garanzia » e provvedendo al suo pronto invio in officina scortato da mod. M. 130.

Se il veicolo rintracciato è impegnato, la stazione dovrà applicarvi l'etichetta di cui sopra in bianco, comunicando telegraficamente il numero di servizio del veicolo ed il treno d'inoltro alla stazione destinataria, la quale, a sua volta, completerà l'etichetta delle indicazioni necessarie e curerà l'immediato inoltro del veicolo in officina, scortandolo con mod. M. 130.

Di massima i bagagliai a due sale ed i carri dovranno essere etichettati per la più prossima officina rispetto al luogo dove vengono rintracciati, mentre le carrozze ed i bagagliai ed i carri a tre sale ed a carrelli saranno destinati alle officine di Torino, Verona, Firenze, Bologna, Granili, Foggia, Taranto e Palermo, inviandoli a quella più prossima al luogo dove vengono rintracciati.

Avvertesi che se il veicolo fosse munito delle normali etichette di riparazione, le medesime non dovranno esser tolte o coperte con l'etichetta speciale prescritta dalla presente circolare. Così non dovranno esser tolte queste etichette speciali o coperte con quelle ordinarie di riparazione quando occorresse applicare queste ultime a qualche veicolo diretto all'Officina per la visita prima della scadenza del periodo di garanzia.

La stazione che etichetta il veicolo, darà notizia dell'invio alle Officine: per i carri, alla propria Delegazione del Materiale mobile ed al Circolo di ripartizione, per le carrozze ed i bagagliai, alla Delegazione ed al Riparto del Materiale mobile.

Ogni negligenza, omissione od erronea applicazione di etichette verrà severamente punita, anche con l'addebito di tutto o di parte degli inutili percorsi a vuoto che si dovessero verificare e dei danni eventualmente sofferti dall'Amministrazione per la mancata visita del veicolo, prima della scadenza del periodo di garanzia.

Elenco dei veicoli da inoltrare nelle officine per scadenza del periodo di garanzia.

CARROZZE.

AI^{CR}_{Z} N. 18.978; 18.980; 19.013;

BI^{CR}_{Z} N. 29.121; 29.126; 29.147; 29150; 29.197.

CI^{CR}_{Z} N. 41.717; 41.719; 41.738; 41.752.

BAGAGLIAI.

DI^{CR} N. 84.016; 84.020; 84.036; 84.039; 84.267 a 84.269; 84.277; 84.280; 84.293.

CARRI.

F N. 172.240 a 172.242; 172.255 a 172.257; 172.265 a 172.267; 172.432 a 172.434; 172.690 a 172.692; 172.800; 172.833 a 172.835; 172.859 a 172.861; 172.867 a 172.869; 172.880 a 172.883; 172.895 a 172.897; 173.000 a 173.002; 173.484 a 172.486; 173.666 a 173.668; 173.674 a 173.676; 173.801 a 173.803; 173.959 a 173.961; 173.970; 173.972; 173.986 a 173.988; 174.049 a 174.051; 174.065 a 174.067; 174.111 a 174.113; 174.120 a 174.122; 174.168 a 174.170; 174.325 a 174.327; 174334; 174.386 a 174.388; 174.395 a 174.397; 174.500 a 174.502; 174.512 a174.514; 174.530 a 174.533; 174.540 a 174.542; 174.548 a 174.550; 175.740 a 175.742; 175.747 a 175.749; 175.971 a 175.973; 176.100 a 176.102.

L N. 474.285 a 474.287; 474.299; 474.445 a 474.447; 474.600 a 474.602; 474.694; 475.208 a 475.210; 475.224 a 475.226; 475.460 a 475.462; 475.470 a 475.472; 478.110 a 478.112; 478.130 a 478.132; 478.194; 478.321 a 478.323; 478.542 a 478.544; 478.777 a 478.799; 479.100 a 479.102.

P N. 655.047 a 655.049; 655.057 a 655.059.

Poz N. 693.214 a 693.216; 693.246; 693.249; 693.287 a 693.289.

***Distribuita** agli agenti delle classi **1, 2, 3, 5, 7, 9, 11, 40, 41, 42, 45 ed** ai Controllori del materiale.*

Il Direttore generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 34R.

Smarrimento libretti di viaggio di impiegati governativi.

Allo scopo di impedirne l'eventuale abusiva utilizzazione si notifica lo smarrimento dei seguenti libretti di viaggio:

Numero	Personale o di famiglia	CASATO E NOME	Grado	Ufficio
2013	Personale	Agrifoglio Luigi	Brigadiere	R. Poste di Genova
633	»	Ambrosi Luigi	Ufficiale	Ministero Poste
683	Famiglia	Anfosso cav. Luigi	R. Console	» Affari Esteri
029 579	Personale Famiglia	Aranguren Giuseppe	Computista	» Interno
950	Personale	Badini Paolo	Sottotenente	» Guerra
571	Famiglia	Balestrazzi Ugo	Delegato	» Interno
868	Personale	Baruffi cav. Pericle	I Segr.	» Guerra
1353	»	Bertocco Giacomo	Ufficiale	Direzione Poste Milano
635	»	Bonanno avv. Clemente	Giudice	R. Pretura di Niscemi
369	Famiglia	Bonaventura Eutichio	Capitano	Ministero Guerra
167	Personale	Braico Pietro	Uffic. giud.	R. Pretura di Troia
937	»	Brogliato Filippo	Tenente	Ministero Guerra
534	»	Bucca Raffaele	Ufficiale	Direz. Poste e Teleg. Milano
774	»	Buonocore prof. Giuseppe	Segretario	Ministero Pubbl. Istruz.

Numero	Personale o di famiglia	Casato e Nome	Grado	Ufficio
1582	Famiglia	Cambi Mario	Tenente di vasc.	R. Accad. Navale - Livorno
36015	Personale	Campi Umberto	Tenente	Ministero Guerra
21084	»	Cappabianca Aurelio	Uffic. giud.	» Finanze
3869	»	Caputi Giulio Cesare	Giudice	R. Tribunale - Sondrio
5517	»	Caracciolo Ferdinando	Agg. Cancel.	Ministero Grazia e Giustizia
?	»	Carlomagno avv. Antimo	Giudice	» »
6952	»	Castagna Cornelio	Maresciallo	» Guerra
39569	»	Castagnoli Lionello	Tenente	» »
340 121.	» Famiglia	Cecconi Gaetano	Brigadiere	» Poste
18073	»	Cepparo Gino	Ufficiale	R. Poste - Vicenza
35390	Personale	Chimirri Francesco	Tenente	Ministero Guerra
?	»	Cinandi Giovanni	V. Cancell.	R. Tribunale - Saluzzo
3367	»	Cinti Amedeo	Maresciallo	Ministero Guerra
6416	»	Cirmeni dott. cav. Arcan.	I Segretar.	» Interno
11181	»	Conti Gino	Furiere	» Guerra
7994	Famiglia	Cordaro prof. Antonio	Insegnante	R. Istituto tecnico Reggio C
1954 588	» Personale	Crivellucci prof. Luigi	Professore	R. Accad. navale Livorno
28492	»	De Andrea Alberto	Ufficiale	Ministero Poste
9357	»	De Filippi Michele	Brigadiere	Sezione R. R. C. C. Napoli
10810	?	De Lerma Eduardo	Delegato	Ministero Interno
2509	Personale	Fabbri Filippo	Inserviente	» Tesoro
5844	»	Fantini Alfonso	Maresc. R. R. C. C.	» Guerra
12039	Famiglia	Foà dott. Ugo	Giudice	R. Tribunale - Pordenone
6592	»	Fortina Arturo	Capitano	Ministero Guerra
27391	Personale	Freno Attilio	»	» Guerra
19863	»	Galanti Giuseppe	Ufficiale	R. Poste - Firenze
2171	Famiglia	Gardini Filippo	Proc. del Re	Pavullo

Numero	Personale o di famiglia	Casato e Nome	Grado	Ufficio
26301	Personale	Guffanti Alessandro	Capitano	Ministero Guerra
8043 5360	» Famiglia	Lamparelli ing. Michele	Ingegn. Civ.	Direz. Genio Milit. - Bari
9819	»	Lavezzo Ugo	Applicato	Ministero Finanze
3405	Personale	Lazzari Tommaso	Ragioniere	» Marina
1777	Famiglia	Lusena Leonardo	Maggiore	» Guerra
37144	Personale	Maione-Setti Vittoria	Maestra	Comune di Firenze
17559	»	Malfatti prof. Ida	Insegnante	R. Scuola Norm. Perugia
18277	»	Marengo Giovanni	Agg. Cancel.	R. Pretura Vercelli
7587	»	Marotta Francesco	Maresciallo	Ministero Guerra
39988	»	Martinelli Lodovico	Tenente R.R.C.C.	» »
11710	»	Mauro Luigi	Ispettore	Tasse sugli affari, Sora
266	Famiglia	Mascia prof. Luigi	Ispet.Scol.	Tripoli
6541	»	Mazzini Giovanni	Brigadiere	Ministero Poste
38699	Personale	Mirenda Raoul	Sottotenente	» Guerra
14540	»	Monesi cav. Sigismondo	Ten. Colonn.	VII Regg. Bersag. Brescia
7297	Famiglia	Montanari cav. Carlo	»	Ministero Guerra
23931	Personale	Morelli Domenico	Maestro	Comune di Morano Cal.
19522	»	Morelli Liberato	Uffi. giudiz.	Tribun. S. Angelo dei Lomb.
3041	»	Nasi Mario	Tenente di vasc.	Ministero Marina
4393	»	Pappalardo Francesco	Maresciallo	» Guerra
1250 1286	» Famiglia	Parmeggiani Odone	Disegnatore	» Marina
2974	Personale	Pascali prof. Orlando	Insegnante	R.Scuola Industr. Catanzaro
4347	?	Personè Ettore	Deleg P. S.	Ministero Interno
494	Personale	Pozzi Zenaide	Maestra	Comune di Fermo
39598		Sartini Giovanni	Tenente	Ministero Guerra

Numero	Personale o di famiglia	CASATO E NOME	Grado	Ufficio
40283	Personale	Semerari Giovanni	Sottotenente	Ministero Guerra
4769	»	Spallanzani Mario	Maresciallo	» »
19711	»	Struffi Gustavo	Applicato	» Finanze
19854	»	Teti Ernesto	I. agen. Im.	» »
675	»	Tomassi Enrico	S. Isp. For.	Ripar. Forest. Roma
6268	»	Ulivi Federico	Uffic. Idraul.	Genio Civile - Milano

Circolare N. 35R (C.).

Rappresentazioni classiche al Teatro Greco di Siracusa.

In occasione delle rappresentazioni classiche che avranno luogo nel prossimo mese di aprile nel *Teatro Greco* di Siracusa, saranno istituiti e posti in vendita nelle stazioni, ed ove esistono anche nelle Agenzie, delle località sottoindicate degli speciali biglietti di andata e ritorno per Siracusa di I e di II classe, a prezzi ridotti e con validità prolungata.

In distribuzione dal 13 *al* 17 *aprile.*

a) biglietti valevoli 30 giorni con facoltà a fermate intermedie senza limitazione di numero. - Stazioni di distribuzione: Bologna, Firenze, Genova, Milano, Torino, Venezia;

b) biglietti valevoli 15 giorni con facoltà a tre fermate intermedie tanto nell'andata quanto nel ritorno. Stazioni di distribuzione: Avellino, Bari, Benevento, Campobasso, Caserta, Catanzaro Sala, Cosenza, Foggia, Lecce, Napoli, Potenza Inferiore, Reggio C., Roma, e Salerno.

In distribuzione dal 15 *al* 20 *aprile.*

c) biglietti valevoli 5 giorni con facoltà a due fermate intermedie tanto nell'andata quanto nel ritorno. Stazioni di distribuzione: Acireale, Alcamo, Aragona Caldare, Assaro Valguarnera, Barcellona, Caltagirone, Caltanissetta, Canicattì, Catania, Castelvetrano, Castrogiovanni C., Cefalù, Giarre Riposto, Giardini Taormina, Girgenti, Leonforte, Marsala, Messina, Milazzo, Naso Capo d'Orlando Palermo, Patti, Roccapalumba, S. Agata di Militello, S. Caterina Xirbi, Termini Imerese, Trapani e Vizzini.

Per l'occasione saranno forniti alle stazioni ed Agenzie interessate dei biglietti a serie « fissa » per le corrispondenze per le quali può prevedersi una maggiore richiesta, ed a serie « omnibus » per tutte le altre.

La vendita dei biglietti dovrà effettuarsi durante i periodi suaccennati.

I biglietti a serie « omnibus » dovranno essere completati a mano con l'indicazione della stazione di partenza, della via da seguire e del prezzo, a seconda delle indicazioni che a ciascuna stazione saranno fornite dall'Ufficcio *Affari Diversi Viaggiatori* di Firenze.

Le fermate intermedie, potranno essere di qualunque durata purchè nei limiti di validità del biglietto.

I viaggi di ritorno da Siracusa, iniziati in tempo utile, potranno essere compiuti anche se nel corso di essi scade la validità dei biglietti, a condizione che i viaggiatori si rechino direttamente a destinazione senza fermarsi nelle stazioni intermedie.

Ai ragazzi di età superiore ai tre anni non è concessa alcuna ulteriore riduzione sui prezzi da applicarsi.

I biglietti valgono per viaggiare con tutti i treni ordinari, salve le esclusioni e le limitazioni di servizio stabilite per taluni treni dall'Orario Ufficiale.

Il passaggio in classe superiore è ammesso verso pagamento della differenza fra il prezzo a tariffa ordinaria delle due classi.

Per i viaggi di cui trattasi sono applicabili, in tutto quanto non sia diversamente disposto dalla presente, le norme e condizioni stabilite per i biglietti di andata e ritorno di cui l'allegato 4 alle tariffe.

Le stazioni ed Agenzie dovranno richiedere le occorrenti riforniture di biglietti all'Ufficio *Affari Diversi Viaggiatori* di Firenze.

Circolare N. 36R (C.).

XI Congresso Wesleyano in Roma.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno

o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 10 al 21 aprile 1914.

Ritorno: dal 15 al 26 aprile 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

Circolare N. 37R (C.).

Congresso di antropologia, sociologia e diritto criminale in Roma.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale 1 sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversa marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 10 al 19 Aprile 1914.

Ritorno: dal 17 al 25 Aprile 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

Circolare N. 38R (C.).

V Congresso nazionale delle Università popolari in Firenze.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 10 al 15 Aprile 1914.

Ritorno: dal 13 al 20 Aprile 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

Circolare N. 39R (C.).

IV Congresso dei Liberi Docenti in Roma.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dall'8 al 16 aprile 1914

Ritorno: dal 14 al 21 aprile 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R - 1913.

Il Direttore generale

R. BIANCHI

Roma, 1914 — Tip. Editrice Nazionale — C. 80.

Circolare N. 40R (C.).

Congressi agrari in Roma e Firenze.

Nella circostanza dei congressi sovraindicati sono accordati sulle Ferrovie dello Stato i ribassi previsti dalla Concessione speciale I.

Uguali facilitazioni sono pure concesse per la traversata-marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti ai congressi che nell'andata o nel ritorno, od in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I termini di tempo fissati per poter fruire dei ribassi sono i seguenti:

Andata: dal 14 al 26 aprile 1914.

Ritorno: dal 19 aprile al 4 maggio 1914.

I partecipanti ai Congressi saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto per l'intero viaggio. Questo potrà essere:

a) di andata-ritorno per Roma;

b) di andata-ritorno per Firenze;

c) di andata a Roma e successivamente a Firenze, e di ritorno da Firenze alla stazione di partenza.

Tanto nell'andata a Roma, quanto nel viaggio Roma-Firenze e nel ritorno da Firenze sono consentite le vie facoltative e le deviazioni ammesse per i viaggi in base alle concessioni speciali.

I viaggiatori dovranno, all'atto della presentazione della richiesta alla stazione di partenza, esporvi chiaramente l'itinerario che intendono seguire, e la stazione applicherà nei casi *a*) e *b*) la tariffa differenziale *B* colle norme prescritte dalla concessione speciale I; e nel caso *c*) riscuoterà l'importo di due biglietti a tariffa differenziale *B* computati ciascuno per la distanza corrispondente alla metà della lunghezza dell'itinerario richiesto, nel quale il tratto Roma-Firenze sarà computato in Km. 316. La frazione eventualmente risultante nel calcolo della distanza dovrà essere arrontondata all'unità.

I seguenti esempi varranno a chiarire il modo di regolarsi nella tassazione a seconda dei casi:

1° Esempio.

Itinerario: *Viareggio - Pisa - Roma - Firenze - Viareggio.*

Viareggio-Roma	km. 358
Roma-Firenze	» 316
Firenze-Viareggio	» 101
percorrenza dell'itinerario .	km. 775

Prezzo di un biglietto a tariffa differenziale *B* classe II in base alla metà della percorrenza in km. 388 = L. 20.80.

Prezzo da riscuotersi (L. 20.80 × 2) L. 41.60.

2° Esempio.

Itinerario: *Arezzo - Roma - Foligno - Firenze - Arezzo.*

Arezzo-Roma	km. 229
Roma-Firenze	» 316
Firenze-Arezzo	» 88
percorrenza dell'itinerario .	km. 633

Prezzo di un biglietto a tariffa differenziale *B* classe II in base alla metà della percorrenza in km. 317 = L. 17.40.

Prezzo da riscuotersi (L. 17.40 x 2): = L. 34.80.

3° Esempio.

Itinerario: *Ancona - Castellammare - Roma - Firenze - Ancona.*

Ancona-Roma (via Castellammare)	km. 386
Roma-Firenze (via Arezzo) . .	» 316
Firenze-Ancona	» 256
percorrenza dell'itinerario .	km. 958

Prezzo di un biglietto a tariffa differenziale *B* classe II in base alla metà della percorrenza in km. 479 = L. 24.50.

Prezzo da riscuotersi L. 24.50 x 2 = L. 49.

Le stazioni nell'emettere nel caso *c*) il biglietto di viaggio (Mod. Ci-202) dovranno avere la massima cura di esporvi in modo preciso l'itinerario che deve seguire il viaggiatore, indicandovi come stazione destinataria quella di Firenze, la quale, come stazione da cui si inizia il viaggio di ritorno, dovrà apporre sul biglietto il timbro previstovi.

Per i viaggiatori provenienti dalla Sicilia e che si valgono della via mista ferroviaria-marittima e per quelli provenienti dalla Sardegna saranno da osservarsi le norme di cui alle Circolari 70R e 100R-1913 e l'agenzia di Navigazione di Golfo Aranci, nel caso venga richiesto l'itinerario circolare Civitavecchia-Roma-Firenze-Pisa-Civitavecchia computerà il prezzo corrispondente colle norme più sopra esposte, emettendo come negli altri casi un biglietto in servizio diretto ferroviario-marittimo in base all'Istruzione di cui all'O. S. 238-913.

I portatori dei biglietti a prezzo ridotto potranno effettuare tanto all'andata che nel ritorno due fermate intermedie, attenendosi alle formalità prescritte dall'allegato 7 alle Tariffe.

La durata delle fermate è limitata solo dalla validità del biglietto.

I viaggi iniziati in tempo utile possono essere compiuti anche se nel corso di essi scade il limite di tempo sovraindicato, a condizione che i viaggiatori si rechino direttamente alla stazione definitiva del biglietto senza fermarsi ulteriormente.

Circolare N. 41R (C.).

Esposizione-fiera equini in Alessandria.

Pei viaggi degli espositori e giurati partecipanti alla esposizione sovraindicata, è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto la osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli agli espositori e giurati che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata tra Golfo Aranci e Civitavecchia.

Gli espositori e giurati saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI E GIURATI

Andata e *ritorno*: dal 13 al 28 aprile 1914.

Andata: dal 13 al 24 aprile 1914

Ritorno: dal 17 al 28 aprile 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione ai viaggi degli espositori e giurati valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R - 1913.

Circolare N. 42R (C.).

Congresso di industriali in Madrid.

Pei viaggi in destinazione della stazione di confine internazionale di Ventimiglia e viceversa dei partecipanti al Congresso sovraindicato, è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per fruire dei ribassi sono stati fissati come in appresso:

Andata: dal 15 al 25 aprile 1914.

Ritorno: dal 28 aprile all'8 maggio 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

Circolare N. 43R (C.).

Esposizione internazionale di asini stalloni, cavalli, cavalle e muli, e mostra di macchine agricole in Pinerolo.

In occasione della esposizione sovraindicata è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli agli espositori e giurati che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

Gli espositori e giurati saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI E GIURATI.

Andata e *Ritorno*: dal 16 aprile al 5 maggio 1914.

SPEDIZIONE DI BESTIAME CAVALLINO E DI MACCHINE AGRICOLE.

Andata: dal 16 al 29 aprile 1914

Ritorno: dal 26 aprile al 5 maggio 1914.

Per quanto riguarda l'applicazione della Concessione ai viaggi degli espositori e dei giurati, valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R - 1913.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Roma, 1914 — Tip. Editrice Nazionale — C. 80.

SENTENZA

Penalità contrattuali. - Preteso esonero per fatti non imputabili all'inadempiente. - Inammessibilità.

La ritardata apertura all'esercizio di un binario di raccordo allo stabilimento della Ditta Fornitrice, non può giustificare il ritardo frapposto da questa ultima alla consegna del materiale commissionatole, trattandosi di concessione estranea al contratto di fornitura e per la quale l'Amministrazione non aveva alcun impegno circa il termine del suo adempimento.

Non basta allegare genericamente la eccessiva meticolosità dell'operato dei collaudatori per trarne una giustificazione del ritardo stesso, dovendo a tale scopo denunciarsi, in corso di contratto, fatti od omissioni specifiche addebitabili ai nominati agenti e costitutivi di vere e proprie inadempienze agli obblighi loro imposti dal contratto-capitolato.

Il ritardo dei sottofornitori, anche se brevettati, nella consegna dei materiali loro aggiudicati, non vale in sè e per sè a scagionare la Ditta fornitrice principale, se non sia stato la risultante di un comprovato caso di forza maggiore, denunciato nei modi e termini prescritti alla committente. Gli scioperi di carattere economico, sopravvenuti durante la esecuzione del contratto, non costituiscono eventi di forza maggiore e così pure non possono ritenersi tali gli incidenti di officina (guasti, rotture di macchinari ecc.), comecchè fatalmente connessi alla natura del lavoro. Non possono infine considerarsi come eventi fortuiti discriminatori di responsabilità quelli avvenuti, allorchè la Società era già caduta in mora per le consegne.

TRIB. ROMA, 19-12-1913. - Società Anonima Officine di Finalmarina c. Ferrovie dello Stato.

IN FATTO

In seguito a precedenti accordi intervenuti fra la Società Anonima Officine di Finalmarina e l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, questa ultima con ordinazione in data 7 febbraio 1906, convertita poi nel contratto 20 ottobre dello stesso anno, affidava alla Società suddetta la costruzione di 50 carri coperti Serie F. e di 100 carri scoperti serie P., alle condizioni stabilite nei relativi capitolati d'oneri (amministrativo, generale, speciale) con obbligo di farne la consegna entro il 28 febbraio 1909.

Però la Società Officine, non consegnò i carri suddetti se non tra il Marzo ed il Dicembre 1909, ed allora l'Amministrazione Ferroviaria credette di dover trattenere sul prezzo convenuto per la fornitura la somma di L. 99.029,29, a norma dell'articolo 3° del capitolato amministrativo, che stabiliva una penale in ragione di 1 % per ogni quindicina di giorni di ritardo nella consegna.

Ma la Società Officine, assumendo che si fatta penale era stata ingiustamente applicata e che oltre a ciò le Ferrovie avevano eseguiti i pagamenti della fornitura con molto ritardo, con atto di citazione in data 1° Luglio 1910, convenne davanti a questo Tribunale l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, per sentirsi con sentenza provvisoriamente eseguibile, condannare:

1° Al pronto pagamento della predetta somma di L. 99.092,29

2° Al pagamento degli interessi commerciali sulla medesima, a decorrere dalla relativa ritenuta.

3° Al pagamento degli interessi decorsi sull'intero prezzo dei singoli carri dedotto il decimo dal giorno in cui il pagamento stesso doveva effettuarsi al giorno in cui venne effettuato.

4° Al pagamento degli interessi sugli interessi, dalla domanda giudiziale.

5° Al risarcimento dei danni da liquidarsi, ed alle spese ed onorari di giudizio.

Costituitesi regolarmente le parti, dopo l'ordinario procedimento avanti il Presidente la causa venne assegnata per la decisione al Giudice sottoscritto, ed all'udienza del 14 Novembre 1913, i procuratori rispettivi presero le conclusioni sopra trascritte, rinunciando alla discussione.

IN DIRITTO

1° La società attrice assume di non essere tenuta al pagamento della penale, di cui trattasi, perchè il ritardo, occorso nella fornitura dei carri, sarebbe stato prodotto da cause indipendenti dal proprio fatto e dalla propria volontà, e principalmente.

A Dalla ritardata consegna del binario di raccordo per parte delle Ferrovie dello Stato.

B Da irregolarità nei collaudi.

C Dai ritardi dei sub fornitori.

D Da eventi di forza maggiore.

2° Secondo quanto si afferma dalla Società Officine di Finalmarina, l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato avrebbe frapposto un enorme ritardo nella consegna del binario di raccordo fra lo stabilimento sociale e la linea ferroviaria Genova Ventimiglia.

In conseguenza di ciò si sarebbe verificato nello stabilimento un ingombro di materiale relativo a precedenti ordinazioni, e questo fatto avrebbe impedito di porre subito mano ai lavori della fornitura dei carri.

Ma l'allegato motivo si appalesa manifestamente inattendibile in fatto e in diritto.

Anzitutto non risulta in alcun modo provato che siasi verificato il preteso ingombro di materiale per il ritardo nella consegna del binario, e neppure si dimostra, ma solo si afferma, che tale ingombro abbia protratto l'inizio dei lavori di costruzione dei carri.

In secondo luogo poi, anche ammessi per veri i fatti asseriti dalla Società attrice, i medesimi non potrebbero valere a giustificare la mora in cui la Società è incorsa nella consegna dei carri.

Ed infatti la Società non assume e tanto meno dimostra che le ferrovie o per legge, o per convenzione, o in dipendenza della fornitura, di cui ora si tratta, fossero tenute a consegnare il raccordo entro un termine prefinito.

Per ciò se ritardo vi fu, questo non potrebbe essere opposto come fatto illecito, e come inadempimento colposo dell'Amministrazione convenuta.

Ma invece ben potrebbe farsi carico alla Società Officine di non aver prevedeuto la facile eventualità che un ritardo si verificasse, e provveduto quindi ai mezzi necessari per ovviare agli inconvenienti, che potevano esserne la conseguenza, immediata o mediata.

3° Da quanto precede appare pertanto evidente che non possono avere alcuna influenza nè il capitolo di prova per testi, dedotto dalla Società attrice per dimostrare le sollecitazioni fatte allo scopo di ottenere l'inizio dei lavori per il raccordo, nè il capitolo d'interrogatorio, deferito al Direttore delle Ferrovie circa i lavori precedentemente assunti dalle officine di Finalmarina.

4° Come seconda ragione giustificativa la Società attrice assume che al ritardo incorso nella fornitura avrebbe contribuito pure la eccessiva meticolosità con la quale sarebbero stati eseguiti certi collaudi, in base ai quali le Officine avrebbero accettato dei materiali, che poi sarebbero stati rifiutati ai successivi collaudi.

5° In ordine a tali addebiti a carico dei collaudatori, giova tener presente che, per l'art. 7, del Capitolato d'oneri generale, l'Amministrazione ferroviaria aveva facoltà, di procedere per mezzo dei suoi agenti a verifiche e prove del materiale e dei singoli pezzi già confezionati per assicurarsi della buona qualità del materiale e della buona lavorazione, e ciò sia presso il Costruttore sia presso i suoi fornitori debitamente autorizzati, sia infine presso le proprie officine e laboratori.

Inoltre l'Amministrazione appaltante si riservava il diritto di ripetere nell'Officina del Costruttore il collaudo dei materiali primi o delle parti staccate che il Costruttore avesse ordinato ai suoi fornitori. Da ultimo si stabiliva che la sorveglianza da parte degli agenti della Amministrazione, e le prove eseguite non sollevavano in nulla la responsabilità del Costruttore che doveva rimanere intera per tutto quanto il materiale da fornire sia per qualità che per modo di lavorazione.

Alle controversie poi che potevano risorgere provvedevano gli articoli 6, 7, 8 e 9, del Capitolato amministrativo.

In tali articoli si stabiliva che il fornitore aveva il diritto di fare le proprie riserve per iscritto circa ogni constatazione, facendo redigere verbale in contraddittorio per la constatazione dei fatti e di ricorrere al Direttore generale dell'Amministrazione entro

quindici giorni. Contro le decisioni del Direttore Generale il fornitore poteva mantenere le sue riserve, le quali dovevano poi essere esaminate al momento del collaudo definitivo.

Soltanto dopo ciò le controversie ancora esistenti potevano essere decise o da arbitri o dall'Autorità giudiziaria.

6° Ciò premesso conviene rilevare anzitutto, che non essendosi la Società Officine attenuta alle disposizioni dei richiamati articoli 6, 7, 8 e 9 del Capitolato Amministrativo, potrebbe legittimamente sorgere il dubbio se essa conservi tuttora il diritto di sollevare questioni sulle pretese irregolarità nella esecuzione dei collaudi.

7° Ma, a prescindere da tale considerazione, è manifesto che per potersi parlare delle irregolarità nei collaudi, come causa giustificativa del ritardo, occorrerebbe che fosse dimostrato che i collaudatori ebbero a violare le disposizioni dei capitolati, perchè altrimenti la Società Officine dovrebbe imputare a se stessa le conseguenze di essersi messa in condizione di aver subìto ritardi per rifiuti di materiali che non erano conformi ai patti della fornitura.

8° Ora si osserva che la Società attrice è ben lungi dall'avere coi documenti prodotti posta in essere la prova che i collaudatori abbiamo violato le disposizioni dei capitolati.

E per vero:

a) La lettera della Società di Bolzaneto parla bensì di sistemi ostruzionisti, di interpretazione letterale dei capitolati, ma si tratta di semplici frasi che dicono meno che nulla, quando manca poi qualsiasi accenno ad addebiti specifici:

b) La corrispondenza con la Società Mamnesmam si riferisce al rifiuto di 200 pezzi curvi, ma non si prova, nè si chiede di provare che tale rifiuto è ingiusto.

c) Quanto ai ferri risulta che erano di misura non conforme al disegno, e quindi ancorchè fossero stati dapprima accettati, ciò che non è dimostrato, l'Amministrazione conservava sempre il diritto di rifiutarli, per le disposizioni sopra riferite dell'articolo 7 del Capitolato generale.

9° Senonchè la Società attrice a dimostrare meglio le pretese irregolarità dei collaudi ha dedotto due capitoli di prova per testimoni.

Col primo vorrebbe provare « che tutti i fornitori dei mate-
« riali necessari alla costruzione dei carri ebbero sempre a la-
« gnarsi per eccessiva ed ingiusta meticolosità colla quale si ese-
« guivano certi collaudi, sia per converso per la eccessiva corren-
« tezza di certi altri collaudi, praticati nelle officine di essi for-
« nitori ed in base ai quali la Società deducente accettò dei ma-
« teriali che furono poi scartati nei successivi collaudi ».

Col secondo vorrebbe dimostrare che le Ferrovie dopo aver rifiutato al collaudo 200 curve destinate ai carri F., forniti dalla Società Hunnesmam, le accettavano poi senza dar luogo ad addebiti di sorta.

Ma tale prova non può ammettersi perchè in parte vaga, ed in parte inconcludente ed irrilevante.

Invero per rendere ammissibile la prova non basta parlare genericamente di lamenti sulla *eccessiva ed ingiusta meticolosità*, ma sarebbe stato necessario articolare fatti specifici, atti a porre in essere precise violazioni dei patti stabiliti nei capitolati.

Il fatto poi che siano stati rifiutati in successivi collaudi soltanto dei materiali ammessi nelle verifiche presso i fornitori non è influente di fronte alle disposizioni dell'articolo 7 del Capitolato Generale.

In fine è inconcludente il fatto che l'Amministrazione abbia accettato le 200 curve già rifiutate se non si dimostra in pari tempo che il primo rifiuto fu ingiusto, dappoichè è possibile, e non è infrequente, che l'accettazione successiva sia avvenuta.

10° Per la fornitura di una parte dei pezzi occorrenti alla costruzione dei carri appaltati la Società Officine chiese, a norma dei capitolati, ed ottenne dall'Amministrazione il permesso di rivolgersi ad altre Ditte.

Queste avrebbero a loro volta eseguite le commissioni con notevoli ritardi, ostacolando in tal modo il compimento dello appalto nel termine prefisso.

Da ciò la Società attrice trae argomento per sostenere che essa non è tenuta a rispondere della mora incorsa nella consegna dei carri, per i seguenti motivi:

a) Perchè i ritardi delle Ditte fornitrici sarebbero dipesi da ritardi nei collaudi, o da casi di forza maggiore.

b) Perchè trattandosi di Ditte benevise all'Amministrazione, o brevettate, e quindi fornitrici necessarie, il loro fatto deve in ogni caso ritenersi estraneo alla Società Officine, e rivestire a suo riguardo i caratteri della forza maggiore.

11° Dalle tabelle prodotte dalla Società atrice risulterebbe che i ritardi nelle consegne da parte della Ditta Fornitrice anche per quelle rispetto alle quali non ebbero ad allegare eventi di forza maggiore, furono non di giorni o di settimane, ma quasi sempre di vari mesi, e quindi può sembrare per lo meno ardito che si vogliano attribuire a ritardi nei collaudi, tanto più che per tali ritardi non appare che sia stata mai fatta alcuna protesta o regolare constatazione.

Ma, a parte ciò, sta in fatto che nessuna seria prova dei pretesi ritardi è stata fornita, per quanto la difesa della Società Officine abbia abilmente cercato di desumerla dalla corrispondenza, prodotta in atti, dalle Ditte fornitrici.

Invero nelle lettere delle Ditte ricorrono spesso frasi di questo genere: « *il materiale è pronto ma si attende il collaudo ovvero il collaudatore è stato avvisato ma non è ancora venuto, oppure abbiamo telegrafato per il collaudo ma non è ancora venuto nessuno, od anche l'Amministrazione ritarda a farci conoscere i risultati delle prove* », e via dicendo.

Ora, a prescindere dalla considerazione che le Ditte fornitrici avevano interesse di cercare di giustificarsi, è manifesto che da frasi così vaghe non è lecito trarre la conclusione che i collaudi e le prove del materiale siano stati eseguiti con ritardo.

Invero l'art. 7 del Capitolato generale prescriveva che i collaudatori dovessero essere avvertiti almeno otto giorni prima e quindi per parlare, con ragione, di ritardi sarebbesi per lo meno dovuto dimostrare che i collaudatori eseguirono le prescritte verifiche dopo trascorso tale termine, e che impiegavano nelle prove del materiale un tempo superiore a quello richiesto dalle esigenze tecniche del lavoro, che dovevano compiere. Senza tale dimostrazione, che manca totalmente, al pari di quella che i pretesi ritardi abbiano avuta influenza sull'andamento del lavoro, invano la Società Officine cerca di esimersi dalla responsabilità in cui essa è incorsa.

12° Quanto agli eventi di forza maggiore — a prescindere da quelli appena accennati, in ordine ai quali non si offre, nè si domanda di fornire, alcuna prova, la Società Officine insiste nel ritardo prodotto da uno sciopero dello Stabilimento della Società Ligure Metallurgica, e dalla rottura di un maglio nello Stabilimento della Società Gio. Fossati di Sestri Ponente e all'uopo deduce due appositi capitoli di prova testimoniale.

Ora a riguardo di ciò è da rilevare che l'art. 3 del capitolato amministrativo ammette come cause giustificative i ritardi delle Ditte Fornitrici dovuti a causa di forza maggiore, ma richiede che siano addotte prima della scadenza dei termini stabiliti per le consegne.

E poichè dai documenti prodotti non risulta in alcun modo che la Società Officine — malgrado che dalla sua difesa si asserisca il contrario — abbia entro il termine prefisso denunciati i pretesi eventi di forza maggiore, così appare pienamente fondata la pregiudiziale opposta dall'Amministrazione convenuta, in modo che non si possa ora più discutere come di cause giustificative degli avvenuti ritardi.

13° D'altronde sarebbe a dubitarsi gravemente se nei casi, di cui trattasi, si possa parlare di forza maggiore.

In materia di scioperi anche l'opinione più larga, quella cioè che rigetta la distinzione fra sciopero economico e sciopero politico, non ammette che ogni sciopero costituisca forza maggiore, ma richiede che per essere tale debba presentare i caratteri di un evento inevitabile e invincibile in relazione al rapporto giuridico a riguardo del quale viene invocato.

Sarebbe perciò irrilevante il limitarsi a provare semplicemente, come si vuole nella specie, che lo sciopero di uno stabilimento ne arrestò i lavori.

I guasti e le rotture dei macchinari sono ordinariamente mere accidentalità del lavoro industriale, che devono essere calcolati dall'imprenditore prima di assumere un impegno. Nella migliore ipotesi poi non sempre dipendono da cause estranee e non imputabili al debitore. Non basterebbe quindi al debitore di allegare i guasti avvenuti alle macchine, ma dovrebbe dimostrare che essi sono dovuti a cause di tale specie.

Si fatta prova non è stata fornita nè chiesta dalla Società Officine, e per ciò quella dedotta è evidentemente irrilevante.

In fine manca di qualsiasi giuridico fondamento la tesi che trattandosi di Ditte benevise all'Amministrazione il ritardo da esse frapposto nell'adempimento degli impegni assunti, debba in ogni caso essere considerato come un fatto estraneo alla Società Officine.

Per vero l'articolo 3 del Capitolato amministrativo stabilisce in forma esplicita che « non potranno essere addotte come cause « di ritardo indipendenti dall'aggiudicatario i ritardi coi quali « potessero venire somministrati all'aggiudicatario i materiali « necessari, se non viene prodotta la prova documentata che i « ritardi stessi sono dovuti a causa di forza maggiore ».

Nè è ammissibile la distinzione fra i fornitori approvati e quelli non approvati poichè l'art. 13 dello stesso capitolato fa espresso divieto di cedere il lavoro ad altre Ditte senza il consenso dell'Amministrazione.

Da ciò emerge chiaro che le disposizioni dell'art. 3 si riferiscono appunto ai fornitori autorizzati, perchè degli altri stante il divieto era inutile occuparsi.

Del resto conviene tener presente che è sempre l'aggiudicatario che sceglie le ditte subfornitrici per suo comodo e tornaconto, e l'amministrazione non ha che un diritto di veto. Nè questo può e deve confondersi con l'imposizione che solo potrebbe liberare l'aggiudicatario dalla responsabilità.

15° Fra le Ditte ritardatarie la Società Officine annovera anche la Compagnia Westinghouse fornitrice di *materiali brevettati*.

Ma la circostanza che fra i materiali da impiegare nella costruzione ve ne fossero di quelli soggetti a brevetto, e quindi fosse impossibile alla Società attrice di fabbricarli da sè, o di rivolgersi ad altre Ditte, non muta i termini della questione.

Infatti oltre che i capitolati precrivevano l'impiego di determinati materiali brevettati, il summenzionato art. 3 non fa alcuna distinzione fra forniture brevettate e forniture non brevettate. Perciò l'appaltatore, coll'assumere l'obbligazione, sapeva di addossarsi l'obligo di procurarsi il materiale occorrente di qualsiasi specie e natura, compreso quello brevettato, rendendosi così responsabile del fatto del terzo, il cui operato non può ora allegare a propria discolpa.

16° Da ultimo la Società officine assume come cause giustificative della ritardata consegna dei carri, alcuni fatti, che si sarebbero verificati nel corso della esecuzione della fornitura, ai quali essa attribuisce i caratteri di eventi di forza maggiore.

1. La promulgazione della legge 7 luglio 1907, n. 489, sul riposo festivo;

2. L'incendio dell'11 e 12 maggio 1909, nello Stabilimento della Società;

3. L'altro incendio del 4 settembre 1909;

4. Lo sciopero del dicembre 1908.

17° Sebbene la legge possa talora costituire forza maggiore, ciò deve escludersi nel caso specifico nei riguardi della legge 7 luglio 1907. Questa legge fu pubblicata il 23 luglio 1907, vale a dire parecchi mesi prima che la Società Officine assumesse la fornitura in questione. E sebbene con l'art. 15 fosse stabilito che sarebbe divenuta obbligatoria per i singoli rami d'industria nel novantesimo giorno dalla pubblicazione del regolamento speciale ad essi relativo: non è men vero che si trattava sempre di un evento prevedibile, e che perciò poteva essere tenuto a calcolo dall'appaltatore prima di assumere le forniture.

18° Quanto agli incendi non è a disconoscere che abbiano potuto produrre gravi ritardi nell'andamento del lavoro, ma essi si verificarono dopo che già da molto tempo erano scaduti i termini per la consegna dei carri.

E poichè la Società Officine era in mora, e la mora perpetuando l'obbligazione, pone il caso a carico del Debitore (arg. 1219, Cod. civ.) non possono giuridicamente essere allegati come cause giustificative del ritardo.

19° Per conseguenza sono irrilevanti i capitoli di prova testimoniale dedotti al riguardo. E del pari è irrilevante il capitolo d'interrogatorio deferito al Direttore Generale dell'Amministrazione, per provare che la Direzione Generale in un memoriale al Ministro dei LL. PP. avrebbe riconosciuto l'efficacia giustificativa di uno degli incendi.

Invero si tratta di atti interni di ufficio, che evidentemente non possono aver per effetto di rendere, in alcun modo, obbligata l'Amministrazione delle Ferrovie verso i terzi.

19° Riguardo poi allo sciopero avvenuto nello Stabilimento della Società, qualunque ne sia stata l'indole che per quanto risulta dagli atti è da ritenersi ,prevalentemente economico, sembra eccessiva ed ingiustificata la pretesa di volerlo considerare come un caso di forza maggiore, tale da giustificare, anche in piccola parte, i ritardi della fornitura.

E di fatti la cessazione del lavoro ,tenuto conto dei giorni festivi, si sarebbe ridotta al massimo a quattro giorni.

E poichè avanzava ancora parecchio tempo alle scadenza del termine, è manifesto che l'inconveniente verificatosi non poteva costituire un evento da seriamente ostacolare l'adempimento dell'obbligazione, potendosi facilmente riparare ai pochi giorni perduti sia con una maggiore assiduità sia anche con un piccolo aumento del numero degli operai.

20° La Società attrice assumeva in citazione che l'Amministrazione delle Ferrovie aveva eseguito in ritardo i pagamenti delle Forniture, e ne chiedeva la condanna agli interessi.

Ma di tale assunto non si fa parola nè nelle comparse conclusionali, e d'altronde il medesimo è sfornito di qualsiasi prova.

21° Pertando da quanto precede deriva la conseguenza che tutte le domande proposte contro la Amministrazione delle Ferrovie sono da ritenersi infondate, e che per ciò vanno repinte, con la condanna della Società Attrice, rimasta soccombente, alle spese di giudizio.

Per questi motivi: Il giudice rejetta ogni contraria istanza ed eccezione e senza attendere ai mezzi istruttori dedotti che dichiara inammissibili, respinge le domande tutte proposte dalla Società Anonima Officine di Finalmarina contro l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, con atto di citazione 1° luglio 1910.

Condanna la Società attrice alle spese ed onorari del presente giudizio a favore dell'Amministrazione convenuta da liquidarsi dal Giudice sottoscritto, tranne le spese a debito, che furono liquidate nei modi stabiliti dalla legge per tali spese.

Errata-corrige

Circolare N. 25-1914. (Boll. 12-1914). — Nella quarta riga, invece di: « Ordine di Servizio N. 9-1914 », leggasi: « Ordine di Servizio N. 29-1914 ».

Ordine di Servizio 97. (Bollettino N. 13-1914). — Correggere in (20) il numero della nota esposto in (29).

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . L. 4.00

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati . . . . » 8.00

Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato - Ufficio rivendita libri e giornali) . . . . » 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

Anno VII - N. 15

9 Aprile 1914

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato ⁂ ⁂

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, aprile 1914 — Tip. Editrice Nazionale - C-80.

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata:*

In Appendice:

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

COMUNICATO

Ritengo opportuno dare conoscenza a tutto il personale della lettera da me indirizzata il 5 corrente a 22 Rappresentanti del personale in risposta al memoriale, contenente domande di provvedimenti urgenti, presentatomi addì 31 gennaio c. a. — Tale risposta è basata sulle dichiarazioni fatte dal Governo al Parlamento.

Roma 5 Aprile 1914.

Al Signor

Rappresentante della categoria

....

In risposta al memoriale che la S. V. in unione ad altri 21 Rappresentanti mi ha fatto pervenire in data 31 gennaio u. s., partecipo che il Governo dopo di aver esaminate le domande circa i provvedimenti urgenti, ha fatto al Parlamento le dichiarazioni del tenore seguente che mi sono comunicate da S. E. il Ministro dei LL. PP. e che ripeto:

Nella seduta del 2 aprile corr. - Il Ministero crede che non si debba indugiare il promesso miglioramento del regime delle pensioni nella misura consentita, senza nuovi sacrifizi, dallo Stato del Fondo pensioni.

Reputa pure giusta ed urgente una nuova revisione degli orari di lavoro, dei turni di servizio e dei riposi, di guisachè non s'impongano agli agenti obblighi maggiori di quelli richiesti da altri Paesi in condizioni analoghe alle nostre, e che il personale non se ne senta eccessivamente gravato e possa attendere con più vigili cure alla regolarità del movimento ed alla incolumità dei viaggiatori.

Reputa ancora che si debba elevare il minimo delle più basse mercedi affinchè bastino ai cresciuti bisogni della vita.

Questi provvedimenti saranno attuati non appena il Parlamento vorrà approvarli.

È altresì concorde pensiero del Ministero e della Direzione Generale delle Ferrovie che la condizione del personale ferroviario ed i risultati dell'esercizio di Stato, dopo ormai nove anni di esperienza, devono essere integralmente accertati ed esaminati.

I dati di fatto posti in luce da diligenti e profonde indagini forniranno sicura guida al Governo e conferiranno maggior valore ed efficacia alle disposizioni che si dovranno ancora adottare pel definitivo assetto economico e disciplinare del personale ferroviario.

Nella seduta del 5 aprile corr. - Per quanto si riferisce al miglioramento delle pensioni il Governo conferma l'impegno di presentare alla ripresa dei lavori parlamentari un disegno di legge per effetto del quale gli agenti e funzionari ferroviari collocati a riposo dal 1° luglio 1913 in poi risentiranno un miglioramento di circa l'11 per cento sulla loro pensione elevandosi la liquidazione delle pensioni dai 9/10 ai 10/10 dei versamenti utili fatti durante la carriera.

Per quanto poi riflette l'aumento delle più basse mercedi del personale di ruolo il Governo è disposto a portare al minimo di 3 lire la paga giornaliera senza pregiudizio delle competenze accessorie.

Sarà pure attuata senza indugio la revisione degli orari di lavoro, dei turni di servizio e dei riposi, prendendo a norma, come già si è accennato, le disposizioni vigenti in altri Paesi, nei

quali il personale ferroviario non è meno numeroso che da noi e si trova in condizioni pressochè identiche. Questi vantaggi dovranno estendersi anche al personale di linea, ma specialmente a quello di stazione, dei treni e delle locomotive, giovandosene in complesso oltre 50.000 agenti.

L'attuazione dei riposi secondo le nuove norme potrà aver luogo man mano che sarà addestrato il personale necessario.

Pel miglioramento delle pensioni si potrà provvedere colle risorse dello stesso fondo pensioni.

Gli altri due già detti provvedimenti importeranno approssimativamente la maggiore spesa di 15 milioni, i quali dovranno essere ricavati da limitati aumenti di tariffa.

Si accennò ad altri miglioramenti non solo economici ma relativi anche alle garanzie di carriera, alle nomine, alle promozioni ed alle norme disciplinari. In ordine a tali importantissimi argomenti il Governo non potrà prendere definitive risoluzioni che, se affrettate, potrebbero riescire temerarie od improvvide, se prima non si procederà, secondo già fu dichiarato di voler fare, a quelle complete indagini sull'attuale funzionamento dell'azienda di Stato, che sono desiderate anche dal Parlamento e dal Paese.

Dal canto suo l'Amministrazione darà solerte opera per quanto da essa dipende affinchè i provvedimenti annunciati dal Governo siano in breve termine predisposti per essere presentati all'approvazione del Parlamento.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 115. (R. A. N.).

Inventario del materiale galleggiante.

1° L'inventario del materiale galleggiante considera:

i piroscafi,
i ferry-boats,
i rimorchiatori,
le barche,
le chiatte,
i pontoni,
i galleggianti diversi;

coi rispettivi oggetti ed attrezzi di dotazione, corrispondenti per numero e qualità a quanto prescrivono i regolamenti vigenti del Registro Italiano e della Marina Mercantile Italiana.

Tutti gli altri materiali ed oggetti, come biancheria, cristalleria, terraglie, materassi, passiere e tappeti sia delle tavole che dei pavimenti, fascie dei mobili, oggetti di corredo di cucina e simili si considerano come materiali d'esercizio.

2° L'inventario del materiale galleggiante è tenuto dall'Esercizio di Navigazione; il Servizio Ragioneria riassume le risultanze della contabilità e determina la consistenza di esso.

L'inventario deve indicare il tipo, la categoria ed il valore iniziale di ciascun galleggiante, nonchè le modificazioni apportate al valore iniziale stesso.

L'inventario del materiale d'esercizio dei galleggianti è tenuto dagli Uffici di Ragioneria e dall'Esercizio Navigazione come consegnatario, colle modalità stabilite nelle *Norme amministrative e contabili sulla tenuta degl'inventari del materiale di esercizio.*

3° Per valore iniziale di ciascun galleggiante s'intende quello d'acquisto, indipendentemente da qualsiasi perizia agli effetti di consegne e riconsegne fra gli esercenti delle linee di navigazione,

come pure da qualsiasi deprezzamento dovuto a deperimento naturale.

Il valore iniziale per il materiale galleggiante, già esistente al 1° Luglio 1905, è quello pel quale esso figura negl'inventari delle cessate Società; e per quello acquistato successivamente, il valore iniziale è rappresentato dal prezzo d'acquisto, aumentato dalle eventuali spese di dogana, di trasporto, ecc. fino alla consegna, nonchè delle spese eventuali di montatura, in quanto le une e le altre concorrano ad integrare tale prezzo, e coll'aggiunta della quota dell'1 1/2 % per le spese di studi, dirigenza collaudo ecc.

Quale prezzo di acquisto deve intendersi il prezzo di contratto modificato dalle eventuali differenze in più ed in meno apportate durante la costruzione.

4° Le modificazioni di valore da apportarsi nell'inventario dei galleggianti sono esclusivamente quelle dipendenti dalle spese sostenute per aggiunte od eliminazioni che sensibilmente abbiano fatto aumentare o diminuire il valore di ciascuna unità, da addebitare al conto acquisto piroscafi.

Tutte le altre modificazioni si considerano come migliorie e vengono addebitate al conto relativo.

Le modificazioni di valore possono anche dipendere da aggiunte di pezzi di rispetto, attrezzi ed oggetti di dotazione.

Le spese per le aggiunte od eliminazioni di cui sopra ed in genere di qualsiasi modificazione devono sempre essere approvate, e nell'approvazione sono da specificarsi le variazioni che aumentano o diminuiscono il valore iniziale dell'unità galleggiante.

5° I libri inerenti alla tenuta dell'inventario del materiale galleggiante sono i seguenti:

a) giornale mod. N. 211.

Sul giornale sono cronologicamente registrati tutti gli elementi contabili che si riferiscono ad operazioni da trascriversi nel libro inventario; cioè: gli estremi del mandato d'ordine, il valore, il numero del contratto d'acquisto per le nuove forniture ed i dati delle autorizzazioni per aggiunte od eliminazioni.

b) libro d'inventario mod. N. 212.

Sul libro d'inventario vengono per ciascuna unità galleggiante trascritti in apposite facciate gli elementi tecnici che ne determi-

nano il tipo e gli elementi contabili, cioè: la costituzione del valore iniziale e le successive modificazioni di esso: ed in apposito allegato la descrizione per numero e qualità degli attrezzi ed oggetti di dotazione col relativo movimento.

Gli attrezzi ed oggetti di dotazione ed i materiali di esercizio dei galleggianti sono dati in consegna al personale di bordo, il quale ne risponde e cura la tenuta dei relativi sub-inventari a quantità.

7° I galleggianti sono inscritti in inventario con tutti i dati caratteristici d'ordine tecnico all'atto in cui vengono messi in servizio dopo il collaudo, e contemporaneamente si procede alle scritturazioni contabili nel giornale e nel libro inventario delle somme pagate fino a detta epoca, in base ad una liquidazione provvisoria.

Quando sarà approvata la liquidazione finale, colla scorta della medesima si completeranno nel giornale e nel libro inventario le scritturazioni fatte in base alla liquidazione provvisoria di cui sopra, per costituire il valore iniziale d'inventario di ciascun galleggiante.

8° Le aggiunte od eliminazioni, debitamente approvate fatte ai galleggianti sono portate in inventario dopo la approvazione della liquidazione finale della spesa occorsa.

L'aumento e la diminuzione dei pezzi di rispetto, attrezzi ed oggetti di dotazione devono essere sempre portati nell'inventario.

Il passaggio dei pezzi di rispetto, attrezzi ed oggetti di dotazione da un galleggiante all'altro non dà luogo ad operazioni contabili per modificare il valore dei galleggianti, ma deve essere sempre annotato sui rispettivi inventari e sub-inventari a quantità.

9° Quando un galleggiante viene completamente trasformato, o vi si introducono variazioni tali da modificarne l'uso od il tipo, il galleggiante originale deve essere radiato dall'inventario per far luogo all'inscrizione del galleggiante trasformato.

10° I galleggianti che per una causa qualsiasi fossero definitivamente tolti dal servizio per essere demoliti, o comunque alienati, devono essere eliminati dall'inventario.

11° Le radiazioni di cui ai punti 9° e 10° devono essere approvate dall'autorità competente e le relative operazioni contabili interessanti i conti del patrimonio devono risultare da documenti da registrarsi nel giornale e nel libro inventario.

12° Alla compilazione degl'inventari dei galleggianti e del relativo materiale d'esercizio in conformità delle presenti disposizioni, sarà provveduto d'accordo tra il Servizio Ragioneria e l'Esercizio Navigazione.

L'Ordine di Servizio N. 210-1911 resta abrogato.

Ordine di Servizio N. 116. (R. A. N.).

Somministrazione e contabilità dei materiali per l'esercizio delle linee di navigazione. - Gestione dei magazzinetti.

1° I materiali e le materie di consumo, gli oggetti ed attrezzi di dotazione, ed i materiali d'esercizio occorrenti ai piroscafi ed ai ferry-boats per l'esercizio delle linee di navigazione, vengono somministrati dal Servizio Approvvigionamenti in base ai preventivi che saranno presentati dall'Esercizio Navigazione.

I preventivi devono essere compilati separatamente per ciascuna delle categorie sopra indicate.

Per il prelievo degli oggetti ed attrezzi di dotazione e dei materiali di esercizio in aumento d'inventario, l'Esercizio Navigazione deve presentare alla approvazione superiore, pel tramite del Servizio Ragioneria, i preventivi annui.

2° Tutti i materiali vengono concentrati dal Servizio Approvvigionamenti nei suoi magazzini e sono somministrati, in base alle relative richieste, ai Magazzinetti istituiti presso gli Ispettorati dell'Esercizio Navigazione, i quali provvedono alla distribuzione diretta ai piroscafi ed ai ferry-boats.

A questa disposizione fa eccezione il carbone, la fornitura del quale deve farsi direttamente dal Servizio Approvvigionamenti.

3° I Magazzinetti sono autorizzati a tenere una scorta di materiali e materie di cui al punto 1° nella misura strettamente necessaria per dare sfogo alle richieste dei piroscafi e dei ferry-boats.

4° I Magazzinetti sono autorizzati a tenere in deposito, per conto dei piroscafi e dei ferry-boats, gli attrezzi ed oggetti di dotazione, che non è necessario avere a bordo.

5° I Magazzinetti scritturano a sola quantità in appositi moduli i materiali, le materie e gli oggetti somministrati dal Servizio Approvvigionamenti, versati dai bordi e distribuiti.

L'Esercizio Navigazione scrittura i materiali, le materie e gli oggetti suddetti, anche a valore, nei conti correnti da esso tenuti, e provvede a tutte le occorrenti operazioni contabili di carico e scarico.

6° Il Servizio Approvvigionamenti, per mezzo dell'Ufficio Economato, addebita tutte le somministrazioni al conto d'ordine dell'Esercizio Navigazione, ad eccezione delle somministrazioni di carbone, da addebitarsi direttamente al conto di spesa pei piroscafi e ferry-boats.

7° La contabilità di tutte le somministrazioni fatte ai piroscafi ed ai ferry-boats viene fatta direttamente dall'Esercizio Navigazione.

8° Con apposita Istruzione, da emanarsi d'accordo fra l'Esercizio Navigazione ed i Servizi Approvvigionamenti e Ragioneria, saranno stabilite le modalità da seguirsi per la richiesta ai Magazzini Approvvigionamenti e per la somministrazione ai piroscafi ed ai ferry-boats, dei materiali di cui al punto 1°, e per le relative operazioni contabili ed inventariali.

9° Le presenti disposizioni entreranno in vigore coll'esercizio 1914-15.

Ordine di Servizio N. 117. (C.).

Biglietti combinabili svizzeri. - Partecipazione a tale servizio di alcune percorrenze ferroviarie italiane.

(Vedi Ordine di Servizio N. 141-1911).

Con decorrenza dal 1° maggio 1914, alle linee ferroviarie indicate nell'Ordine di servizio N. 141-1911 che sono ammesse al servizio dei biglietti combinabili svizzeri è da aggiungersi la linea.

Arona-Gallarate-Varese.

Riguardo a quanto è detto in tale Ordine di Servizio pel trasporto dei ragazzi, devonsi aggiungere alle parole « che viaggiano in compagnia di adulti » le parole « provvisti di biglietti di detta specie ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 118. (T. V. M.).

Norme generali sui carri soccorso per la rete a scartamento ordinario.

Per la tenuta e l'uso dei carri soccorso, dovranno, d'ora innanzi, essere osservate le « Norme generali sui carri soccorso per la rete a scartamento ordinario », che vengono pubblicate in fascicolo separato.

La distribuzione di esso agli uffici ed agenti interessati verrà eseguita a cura dei singoli Servizi.

Ordine di Servizio N. 119. (R.).

Variazioni alla nomenclatura dei conti dall'esercizio 1913-914.

(Vedi Ordini di Servizio N. 289 e 413 del 1913).

Pag. 14. - Alla dizione del sottoconto 21 *C* di entrata aggiungere: « *e per inadempimento di patti contrattuali* » colla seguente annotazione:

« *Escluse le multe inflitte alle imprese di facchinaggio e simili da accreditarsi al conto* 73 *di entrata* ».

Pag. 22. - Al conto 74 di entrata apporre l'annotazione:

« *Da usarsi esclusivamente dal Servizio Centrale di Ragioneria* ».

Pag. 24. - All'annotazione posta al conto 86 di entrata, sopprimere le parole: « *usato esclusivamente dall'Ufficio Contabilità Prodotti* ».

Pag. 26. - Al paragrafo 3 del Titolo VIII di entrata aggiungere il conto: « 104 *bis*. - *Mandati a disposizione estinti* » col N. 320 di partitario e con la seguente annotazione: « *Sui documenti devesi indicare il funzionario a favore del quale sono stati emessi i mandati. Bilancia col conto* 132 *bis della spesa* ».

Pag. 26. - Alla dizione del sottoconto *A* del conto 106 di entrata sopprimere le parole « *e sulle competenze accessorie* ».

Pag. 30. - L'annotazione posta di contro al sottoconto 6.*A*.6.*c* di spesa viene annullata e sostituita dalla seguente: « *Tutte le materie occorrenti al funzionamento delle Officine per la carica degli accumulatori, compreso il ricambio del relativo macchinario ed attrezzi e tutti i materiali occorrenti per la manutenzione degli impianti d' illuminazione elettrica dei veicoli* (lampadine, tazze, valvole, ecc.).

Pag. 30. - L'annotazione posta di contro al conto 6.A.7 di spesa viene annullata e sostituita dalla seguente:

« *Tutte le materie prelevate dai Riparti Tecnici per il Servizio controindicato escluse però le spese per il ricambio di oggetti d'inventario che vengono addebitate ai corrispondenti sottoconti delle stazioni e dei Riparti stessi.*

Pag. 58. - All'annotazione apposta al conto 114 di spesa sopprimere le parole « *usato esclusivamente dall'ufficio Contabilità Prodotti* ».

Pag. 61. - Al paragrafo 3 del Titolo VIII della spesa aggiungere il conto:

« 132 *bis*. - *Mandati a disposizione emessi* » col N. 1160 di partitario e con l'annotazione:

« *Sui documenti devesi indicare il funzionario a favore del quale sono emessi i mandati - Bilancia col conto* 104 *bis della entrata* ».

Pag. 62. - Alla dizione del sottoconto *A* del conto 134 della spesa sopprimere le parole « *e sulle competenze accessorie* ».

Pag. 71. - All'annotazione posta di contro al conto 90 fuori bilancio, rettificare in 18 *D* il conto 21 *E* erroneamente indicatovi.

Ordine di Servizio N. 120. (C.).

Biglietti da e per Tunisi.

In seguito ad accordi intervenuti con la Società di Navigazione « Sicilia » sono stati istituiti — e saranno messi in distribuzione dal giorno di ricevimento del presente Ordine di Servizio — biglietti diretti di corsa semplice a tariffa ordinaria da e per *Tunisi* limitatamente alle seguenti relazioni:

Roma, Firenze, Genova P. P., Torino P. N., Milano C. (via Bologna), Venezia, Verona P. N., Ancona, Brindisi e Siracusa.

I biglietti sono soltanto di 1ª e di 2ª classe, si compongono della copertina (che porta le indicazioni della via, della validità, delle fermate e del prezzo) e di tre tagliandi. Di essi il primo è valevole pel viaggio in ferrovia sino a Napoli e viene ritirato all'uscita dalla stazione di Napoli; il secondo è valevole per la traversata marittima Palermo-Tunisi.

I viaggi marittimi devono essere effettuati coi piroscafi della Società di Navigazione Sicilia. Eccezionalmente, però, pei viaggi fra Napoli e Palermo e ammesso che i possessori di biglietti di cui trattasi possano valersi anche dei piroscafi della linea *C* della Navigazione di Stato.

Inoltre, come è indicato sul retro del secondo tagliando dei biglietti, i viaggiatori hanno facoltà di compiere il viaggio Napoli-Palermo o Napoli-Trapani, o viceversa, anche per la via di terra (Reggio C.-Messina-Patti) anzichè per la via di mare verso pagamento di un supplemento (uguale tanto nell'uno quanto nell'altro caso) di L. 22.90 per la 1ª classe e di L. 15.50 per la 2ª classe oltre i 10 centesimi di diritto fisso.

Tale pagamento deve effettuarsi alla stazione (Napoli, Palermo o Trapani) della località dove il viaggiatore intende abbandonare il viaggio per mare ed avvalersi della facoltà di proseguire il viaggio per la via di terra.

La stazione interessata, verso riscossione del supplemento sopra indicato, e verso ritiro del tagliando per la traversata marittima Napoli-Palermo, o viceversa, rilascierà un biglietto modello Ci-203 pel viaggio in ferrovia avendo cura di praticare sul detto Mod. Ci-203 la seguente annotazione: « *Il presente biglietto non è valido se non esibito insieme col biglietto N*....... (indicare il numero e la relazione) *del Sig*. . . . . ».

Il biglietto Mod. Ci-203 avrà una durata di validità pari a quella rimanente del biglietto da o per Tunisi, di cui il viaggiatore è munito, e darà diritto a 3 fermate intermedie sul percorso Trapani (o Palermo) - Napoli, o viceversa.

Quuanto precede non vale per la corrispondenza Siracusa - Tunisi, e viceversa, nel cui biglietto non è compreso nemmeno il tagliando Napoli-Palermo.

La quota della traversata marittima deve essere riscossa in franchi oro od in valuta italiana con l'aggiunta dell'aggio.

Essa è di L. 71 per la 1ª classe e di L. 47 per la 2ª sul percorso Napoli-Tunisi e di L. 48 per la 1ª classe; e di L. 33 per la 2ª sul percorso Palermo-Tunisi. Quest'ultimo percorso però è considerato soltanto nei biglietti distribuiti da Siracusa.

I biglietti sopraindicati saranno da contabilizzarsi, con le modalità in vigore, nel prospetto 1 del riassunto mod. Ci-212 e 213 C. C. del servizio ferroviario-marittimo, scritturandoli però in gruppo a parte.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Circolare N. 37. (C.).

Trasporti militari in conto corrente.

Nonostante i richiami fatti, molte stazioni incorrono in continue irregolarità, sia nell'accettazione che nelle operazioni e scritturazioni inerenti ai trasporti militari in conto corrente.

Tali irregolarità sono spesso causa di lunghi carteggi che dovrebbero assolutamente evitarsi.

Si reputa quindi opportuno di richiamare l'attenzione delle stazioni sui punti principali seguenti:

Accettazione dei documenti di trasporto.

Avviene talvolta che le Autorità speditrici presentano alle stazioni, e queste li accettano, documenti di trasporto per l'invio di merci o di materiali in conto corrente, mentre allegano ai medesimi la richiesta Mod. C.

Ora, siccome la presentazione della richiesta Mod. C. implica l'effettuazione del trasporto con immediato pagamento delle tasse dovute, così le stazioni, in questi casi, dovranno invitare i mittenti

a sostituire la detta richiesta con quella Mod. 444, se si tratti di trasporti che possono eseguirsi in conto corrente.

Se, invece, lo speditore insista perchè sia accettata la richiesta Mod. C. e paghi quindi le tasse, si dovrà pretendere che la nota di spedizione o la lettera di porto in conto corrente sia sostituita dall'ordinario documento di trasporto, che solo può accertarsi con la richiesta stessa.

Scritturazione dei trasporti.

I trasporti militari in conto corrente, eseguiti in servizio interno dello Stato (compresi beninteso anche quelli fra il Continente e la Sicilia, e così pure quelli in servizio interno di quest'ultima) non sempre si trovano scritturati sui riassunti Mod. Ci-429 (nuovo modello), ma vengono invece scritturati (come per il passato), sui riassunti dei trasporti ordinari; e viceversa quelli in servizio cumulativo italiano od internazionale, che dovrebbero essere iscritti sui riassunti dei rispettivi servizi, vengono scritturati sui Mod. Ci-429 anzidetti.

A tale riguardo, si richiama il personale interessato su quanto dispone il nuovo art. 43 delle norme per il servizio contabile delle gestioni merci.

Indicazioni sui documenti di trasporto.

Non sempre i documenti di trasporto sono completati con le indicazioni necessarie, specie con quelle che devono servire alla retta applicazione delle tasse. E poichè, per effetto di speciali accordi presi col Ministero della Guerra, gli Uffici di Controllo devono essere posti in grado di stabilire quale delle tariffe (militare o del pubblico) sia da applicarsi a tali trasporti eseguiti da esso Ministero in conto corrente, così si rammenta la necessità che non sia mai omesso di apporre sui documenti di trasporto tutte le indicazioni che sono prescritte anche per i trasporti ordinari, e cioè:

a) la voce precisa di tariffa specialmente quando trattasi di materiali di ferro od altro a vagone completo o da considerarsi tale;

b) la lunghezza dei colli di grandi dimensioni;

c) i dati di misurazione, quando trattasi di merce voluminosa o da considerarsi tale;

d) la domanda del mittente per il carro ritenuto necessario, facendo risultare, ove del caso, se il vagone offerto sia interamente occupato, e ciò agli effetti del paragrafo 11° del Regolamento per i trasporti militari;

e) gli estremi delle spedizioni che concorrono a formare una partita di trasporti varii quando per essa sia stata presentata una sola richiesta Mod. 444.

f) da chi vennero eseguite le operazioni di carico e scarico. Al quale proposito si fa noto che le Autorità militari hanno sempre il diritto di eseguire le dette operazioni nei casi previsti dal paragrafo 83 del Regolamento succitato; ma tale diritto possono esercitarlo *per i trasporti in conto corrente* anche nei casi di materiali in genere *a vagone completo*, o da considerarsi tale *o di veicoli*, da tassarsi con qualche tariffa del pubblico che ammetta la deduzione delle rispettive quote di diritto fisso. Si rende, quindi, indispensabile che le stazioni, all'atto dell'accettazione e dello svincolo dei trasporti, accertino preventivamente se i medesimi si trovino nelle condizioni su riferite, e, ove del caso, accordando l'eseguimento delle operazioni in parola, abbiano a rettificare di conformità le relative indicazioni sulle lettere di porto;

g) la categoria alla quale appartengono gli esplosivi, notando che, siccome la loro tassazione è subordinata al modo d'inoltro, così devesi esigere sulla richiesta Mod. 444 che li scorta, la domanda del treno raccoglitore G. V. o diretto merci, tutte le volte che il trasporto non debba aver luogo cogli ordinari treni merci.

Con questo, però, le stazioni di partenza, di diramazione e di arrivo non restano esonerate dall'apporre sul tergo dei documenti di trasporto il timbro a compostore con l'indicazione del numero del treno, avvertendo che, quando per ragioni di servizio su date linee o tronchi di linea, occorra di eseguire l'inoltro con treno speciale, la stazione di partenza dovrà informare l'autorità speditrice, affinchè apponga sulla richiesta Mod. 444 la relativa domanda.

Prestazioni e manovre speciali.

Le tasse per manovre speciali, spinte, pesature, gru ecc. devono essere esposte per memoria sui documenti di trasporto senza esigerne il pagamento. Per contro, quelle per sosta o magazzinaggio, maturatesi sui trasporti in servizio interno dello Stato, sono da riscuotersi direttamente, annotandole sui documenti di trasporto ed assumendole a debito sui mod. C-445 del mese in corso, e ciò per l'esplicito disposto dell'Ordine di servizio N. 148-1912.

Per i trasporti in servizio cumulativo, in partenza da ferrovie secondarie, queste ultime non devono più far figurare in porto assegnato le tasse di sosta, o di magazzinaggio, maturate sulle loro linee, perchè le tasse medesime devono essere riscosse direttamente dalle ferrovie citate, e per conseguenza il transito di entrata non dovrà più far luogo ad accreditamenti al corrispondente per questi titoli.

Richieste mod. 444.

Avvertesi, infine, che le richieste Mod. 444 scortanti i trasporti in servizio interno devono sempre pervenire all'Ufficio di Controllo competente allegate alle rispettive lettere di porto, e note di spedizione, da spedirsi nel pacco F con le contabilità relative, non essendovi più obbligo di rilasciarle ai destinatari per dichiarazioni di riserve od altro. A tale riguardo, si rammenta quanto è detto ai punti 1° 2° e 3° del ricordato Ordine di Servizio. Per i trasporti in servizio cumulativo italiano, i transiti dovranno lasciare le richieste stesse allegate ai documenti che inviano al Controllo Cumulativo di Firenze.

***

Le surriferite disposizioni, la maggior parte delle quali è già contenuta nell'Ordine di Servizio N. 176-1908, sono da osservarsi in modo assoluto; epperò, mentre se ne raccomanda la scrupolosa applicazione, si avverte che, le infrazioni saranno punite.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Istruzione N. 3. (R. A. N.).

Richiesta, somministrazione e contabilità dei materiali e materie di consumo, degli oggetti ed attrezzi di dotazione, e dei materiali d'esercizio occorrenti ai piroscafi e ferry-boats, e per il funzionamento dei magazzinetti.

Art. 1. - *Attribuzioni dei Magazzinetti.*

La somministrazione dei materiali e materie di consumo, degli oggetti ed attrezzi di dotazione, e dei materiali d'esercizio occorrenti ai piroscafi ed ai ferry-boats si fa, ad eccezione del carbone, per mezzo dei Magazzinetti istituiti presso gli Ispettorati di Navigazione.

Detti Magazzinetti effettuano tali somministrazioni mediante la scorta di cui al punto 3 dell'Ordine di Servizio N. 116-1913.

Art. 2. - *Approvvigionamenti dei Magazzinetti.*

Il prelevamento dai Magazzini Approvvigionamenti dei materiali di cui all'art. 1 si fa da parte dei Magazzinetti mensilmente ed esclusivamente per mezzo delle richieste mod. A-19, vistate dal Capo dell'Ispettorato di Navigazione.

In casi eccezionali, e più specialmente per la provvista degli oggetti ed attrezzi di dotazione e dei materiali d'esercizio, i prelevamenti possono essere fatti a seconda del bisogno.

I Magazzini Approvvigionamenti rimettono per la accettazione i due tagliandi della richiesta suddetta ai Magazzinetti, i quali ne restituiranno uno firmato, servendosi dell'altro per le proprie registrazioni.

Art. 3. - *Collocamento e conservazione dei materiali nei Magazzinetti.*

I Magazzinetti custodiscono i materiali in locali chiusi, muniti di opportune scaffalature per la loro singola ripartizione, ad eccezione degli olii, vernici e simili che debbono essere custoditi in appositi recipienti e possibilmente in locali separati.

Le materie infiammabili debbono essere conservate in uno speciale riparto chiuso.

I vari scomparti delle scaffalature devono essere muniti di cartellino indicante la voce del materiale stabilita dal Catalogo e l'unità di misura.

Art. 4. - *Contabilizzazione degli approvvigionamenti fatti ai Magazzinetti.*

Il Servizio Approvvigionamenti, per mezzo dell'Ufficio Economato, emette lo stato d'ordine mod. R-67 corredato dei corrispondenti riepiloghi mod. A-24 per le somministrazioni fatte ai Magazzinetti, accreditando il conto di entrata « Forniture ai Servizi » ed addebitando il conto d'ordine dell'Esercizio Navigazione.

L'Esercizio Navigazione, ricevuti tali stati d'ordine, vi allega i mod. A-19 pervenutigli dagli Ispettorati ed emette un mandato d'ordine a credito del conto d'ordine interessato dall'Ufficio Economato ed a debito del conto di spesa « Materiali di scorta, materie ricevute », previe le opportune registrazioni nei propri conti correnti.

Art. 5 - *Acquisti d'urgenza e relativa contabilizzazione.*

I materiali di cui i Magazzini Approvvigionamenti fossero sprovvisti e che da questi fossero acquistati di urgenza, vengono consegnati ai Magazzinetti per essere rimessi ai piroscafi. L'addebito relativo si fa colle modalità di cui all'art. 4.

Art. 6 - *Richiesta di materiali da parte dei piroscafi ai Magazzini Approvvigionamenti fuori sede di Magazzinetto.*

Per i materiali e le materie di consumo richiesti dai piroscafi ai Magazzini Approvvigionamenti nelle località dove non esiste Magazzinetto dell'Esercizio Navigazione, il bordo rilascia il modulo N. 50 in due tagliandi.

Se i materiali richiesti sono di scorta del Magazzino, questi li somministra in base al mod. N-50, considerandolo come modulo A-19 ed allegando uno dei tagliandi del Mod. N-50 al riepilogo mod. A-24.

Se invece i materiali devono essere acquistati, il Magazzino vi provvede ed allega alla fattura il mod. N-50, e lo trasmette per l'approvazione all'Esercizio Navigazione.

Questi rimette al Servizio Approvvigionamenti la fattura ed i due tagliandi del mod. N. 50, uno dei quali va allegato al riepilogo mod. A-24 dal Magazzino che provvede alla contabilizzazione della fattura.

L' Esercizio Navigazione, ricevuti dall' Ufficio Economato gli stati d'ordine mod. R-67 corredati dai mod. A-24 e dai moduli N. 50, esegue le scritturazioni in entrata ed uscita nei propri conti correnti, senza interessare i magazzinetti, ed emette un mandato d'ordine con imputazione diretta ai competenti conti di spesa.

Art. 7. - *Versamenti di materiali.*

I versamenti dei materiali di inventario vengono fatti dal bordo ai Magazzinetti con mod. N-50 *bis*.

Art. 8. - *Prelievo dei materiali e materie di consumo.*

Il prelievo dei materiali e materie di consumo si fa con buoni separati mod. N-50*a* per la nave, N-50*b* per la macchina, N-50*c* per la camera, firmati dai richiedenti. Detti buoni sono compilati dal bordo in due tagliandi e debbono essere vistati dall'Ispettorato.

Sulla base di detti buoni il Magazzinetto distribuisce i materiali richiesti.

Art. 9. - *Registrazione dei moduli N.* 210 *dei materiali ricevuti e distribuiti.*

I Magazzinetti nel mod. N-210 scritturano in entrata (carico) i materiali ricevuti dai Magazzini Approvvigionamenti risultanti dai mod. A-19 e A-20, nonchè quelli versati dai bordi con i moduli N-50 *bis*, desumendoli dal riassunto mensile mod. N-51 *bis* di cui al seguente art. 10, ed in uscita (scarico) quelli somministrati in base ai mod. N-50, desumendoli dai riassunti mensili N-51 di cui al seguente art. 10.

Art. 10. - *Registrazione sui riassunti mod.* N-51.

I Magazzinetti registrano nei rispettivi riassunti mod. N-51 le somministrazioni fatte a sfogo dei moduli N-50, partitamente per i consumi di scafo e camera, per quelli di macchina e per i ricambi.

I mod. N-51, corredati dei due tagliandi mod. N-50 giustificativi, vengono mensilmente trasmessi all'Ispettorato, il quale, dopo avere riscontrata la regolarità delle operazioni, li trasmette, corredati da uno dei tagliandi del mod. N-50, all'Esercizio Navigazione per le operazioni contabili di sua competenza, e restituisce al Magazzinetto l'altro tagliando del mod. N-50 dopo annotativi gli estremi del mod. N-51 nel quale venne riepilogato. L'annotazione deve essere fatta anche sull'altro tagliando in segno della avvenuta verifica.

Art. 11. - *Registrazione dei materiali versati, non di inventario.*

I materiali, non d'inventario, versati dai piroscafi vengono sottoposti a perizia e dai Magazzinetti registrata nei mod. N-210 secondo la voce che stabilirà l'apposita Commissione.

Essi sono riepilogati mensilmente sul mod. N-51 *bis* che, cogli allegati mod. N-50 *bis* giustificativi, deve essere trasmesso, pel tramite dell'Ispettorato, all'Esercizio Navigazione per le operazioni di sua competenza.

Nel mod. N-50 *bis* deve essere dalla Commissione esposto il valore di perizia.

Art. 12. - *Contabilità dell'Esercizio Navigazione.*

L'Esercizio Navigazione, ricevuti dagli Ispettorati i mod. N-51 delle somministrazioni fatte ai piroscafi, esegue le registrazioni necessarie nei propri conti correnti, indi emette un mandato a debito dei competenti conti di spesa ed a credito del conto d'entrata « Materiali di scorta, materie impiegate o scaricate ».

Ricevuti poi i mod. N-51 *bis* per i versamenti effettuati dai piroscafi, l'Esercizio suddetto pratica le opportune registrazioni nei propri conti correnti, ed emette un mandato a credito del competente conto di entrata « Versamento in conto esercizio al Magazzino da prate dei Servizi, di materie fuori d'uso od esuberanti » ed a debito del conto di spesa « Materiali di scorta, materie ricevute ».

Art. 13. - *Giri di materiali fra Magazzinetti.*

L'Esercizio Navigazione autorizza il passaggio di materiali fra i Magazzinetti.

Il Magazzinetto cedente emette l'accompagnatoria mod. A-28, registra i materiali in uscita sul mod. N-210 e trasmette l'accompagnatoria stessa al Magazzinetto assumente, dandone comunicazione all'Esercizio Navigazione.

Il detto Magazzinetto, ricevuti i materiali, eseguisce le scritturazioni in entrata nel mod. N-210 e trasmette firmata l'accompagnatoria A-28 all'Esercizio Navigazione per le analoghe scritturazioni nei conti correnti.

Art. 14. - *Approvvigionamento del carbone e contabilizzazione relativa.*

Per il prelievo del carbone, il bordo emette i buoni mod. A-19 che, vistati dall'Ispettorato, vengono trasmessi alle Agenzie marittime od ai Depositi combustibili.

Il Servizio Approvvigionamenti a mezzo dell'Ufficio Economato contabilizza tale somministrazione direttamente al conto di spesa del piroscafo.

Art. 15. - *Prelievo dai Magazzinetti degli attrezzi ed oggetti di dotazione e del materiale di esercizio in aumento inventario.*

Il prelievo dai Magazzinetti degli attrezzi ed oggetti di dotazione si fa dai bordi colle richieste mod. A-22 giallo (speciale); quello del materiale di esercizio colle richieste A-22, bleu, emesse in tre tagliandi e trasmesse all'Ispettorato di Navigazione che le invia all'Esercizio Navigazione per l'approvazione.

L'Esercizio Navigazione registra in via preventiva dette richieste mod. A-22 giallo e A-22 bleu nei rispettivi partitari mod. R. 146 *a* e *b* da esso aperti in corrispondenza alle somme approvate con imputazione ai conti di spesa « acquisto di galleggianti » e « materiali di esercizio in aumento dotazione » indi le restituisce vistate ai Magazzinetti per lo sfogo.

I Magazzinetti consegnano i materiali ai bordi, ritirano firmati tre tagliandi delle richieste, effettuano le registrazioni in uscita, nel mod. N. 210 e, mensilmente, li riassumono nei mod. N. 51 separati per ciascuna delle due categorie di materiali .

Detti mod. N-51, compilati in doppio esemplare, sono trasmessi, insieme ai tre tagliandi delle richieste mod. A-22 bleu e A-22 giallo all'Ispettorato il quale, accertata la regolarità delle scritturazioni, invia i mod. N-51, corredati da due tagliandi dei mod. A-22, all' Esercizio Navigazione e restituisce al Magazzinetto l'altro tagliando dei mod. A-22, dopo avervi annotato gli estremi del mod. N-51 nel quale è compreso. Tale annotazione deve essere apposta dall'Ispettorato anche sugli altri due tagliandi in segno della eseguita verifica.

Art. 16. - *Prelevamento degli attrezzi ed oggetti di dotazione e del materiale d'esercizio in aumento inventario nelle località dove non esiste Magazzinetto della Navigazione.*

Nei casi in cui i prelievi accennati all'articolo precedente, debbano effettuarsi in località dove non esistono Magazzinetti della Navigazione e quindi direttamente dai Magazzini del Servizio Approvvigionamenti, il bordo emette, a seconda dei casi, i mod. A-22 giallo o A-22 bleu e li trasmette per il tramite del proprio Ispettorato all'Esercizio Navigazione. Questi li registra come dal secondo alinea dell'art. 15, indi li trasmette al Servizio Approvvigionamenti per l'ulteriore corso.

Il Magazzino che effettua le somministrazioni contabilizza detti buoni, e l'addebito da parte dell'Economato viene fatto, come di consueto, per il tramite del conto d'ordine dell'Esercizio Navigazione.

I riepiloghi mod. A-24 devono essere compilati separatamente per attrezzi ed oggetti di dotazione (Mod. A-22 giallo) e pei materiali di Esercizio (Mod. A-22 bleu).

Nei casi di assoluta urgenza, il bordo consegna direttamente al Magazzino i mod. A-22 giallo o A-22 bleu a secondo dei casi, ed il Magazzino vi dà subito sfogo, anche se privi della preventiva prenotazione dell'Esercizio Navigazione, ritirando le firme di ricevuta.

Detti moduli sono subito contabilizzati dal Magazzino il quale li trasmette, in tre tagliandi, all'Esercizio Navigazione, che restituisce il tagliando ricevuta cogli estremi di prenotazione.

Il Magazzino, nel caso in cui per dare sfogo alle richieste dovesse acquistare i materiali, deve trasmettere all'Esercizio Navigazione i tre tagliandi firmati dal bordo come ricevuta, unitamente alla fattura di acquisto.

L'esercizio Navigazione registra le richieste nei partitari R. 146 *a* e *b* e trasmette la fattura ed i buoni al Servizio Approvvigionamenti per l'ulteriore corso.

Art. 17. - *Contabilizzazione da parte dell'Esercizio Navigazione.*

L'Esercizio Navigazione ricevuti i riepiloghi mod. N-51 colle allegate richieste mod. A-22 giallo o mod. A-22 bleu, effettua le scritturazioni definitive nei propri conti correnti mod. N-210 e nei partitari mod. R-146 *a* e *b*, indi emette un mandato a credito del conto di entrata « Materiali di scorta, materie impiegate o scaricate » ed a debito dei conti di spesa della parte straordinaria del bilancio » Acquisto di galleggianti » o « Materiali d'esercizio in aumento dotazione » a seconda del caso.

Con mandato separato e richiamando gli estremi di quello col quale venne esitata la spesa ai conti sopra specificati, l'Esercizio Navigazione regola poi le forniture fatte ai conti di patrimonio con imputazione a credito dei conti « Patrimonio dello Stato-Naviglio », « Patrimonio dello Stato Materiali di esercizio in uso »; ed a debito dei conti « Materiali di navigazione inscritti nell'inventario dell'esercizio » o « Materiali di esercizio in uso ».

I mandati emessi con imputazione ai conti di spesa della parte straordinaria del bilancio devono essere corredati di un esemplare originale del modulo N-51 e di un tagliando dei mod. A-22; quelli coi quali vengono regolate le forniture ai conti di patrimonio, di una copia del mod. N-51 e dell'altro tagliando dei mod. A-22.

Art. 18. - *Registrazioni negli inventari.*

Compiute le operazioni di cui agli articoli 15 e 17, l'Esercizio Navigazione trasmette all'Ufficio Ragioneria di competenza i mandati coi quali vengono contabilizzate le spese ai conti della parte straordinaria del bilancio, nonchè i mandati coi quali vengono regolate ai conti di patrimonio le forniture dei materiali di esercizio, dopo aver praticate le opportune registrazioni negli inventari dei rispettivi galleggianti.

In base poi ai mandati coi quali vengono contabilizzati ai conti di patrimonio gli attrezzi e oggetti di dotazione ed agli annessi moduli A-22 gialli, l'Esercizio Navigazione pratica le operazioni inventariali, trattiene gli allegati mod. N-51 e mod. A-22 gialli rela-

tivi richiamandone gli estremi sui mandati stessi, che trasmette agli Uffici di Ragioneria competenti.

I consegnatari di bordo prendono carico, a solo quantità, degli attrezzi ed oggetti di dotazione e dei materiali di esercizio nei rispettivi sub-inventari, valendosi delle richieste mod. A-22 che accompagnano i materiali.

Art. 19. - *Custodia di attrezzi ed oggetti di dotazione per conto dei piroscafi.*

Gli attrezzi ed oggetti di dotazione che non è necessario tenere a bordo, vengono custoditi dai magazzinetti e scritturati in appositi elenchi per ciascun galleggiante cui gli attrezzi ed oggetti appartengono.

Il bordo emette per gli attrezzi ed oggetti dati in custodia, il mod. R-134 e lo trasmette al Magazzinetto il quale, firmati i due tagliandi in segno di ricevuta, lo restituisce al bordo.

Questi ne trattiene uno e rimette l'altro allo Esercizio di Navigazione per il tramite dell'Ispettorato di Navigazione.

Per tale deposito il Magazzinetto non deve compilare il mod. N-51 bis, ed il bordo deve sui propri sub-inventari apporre l'annotazione « dato in deposito al Magazzinetto di . . . . come da mod. R-134 N. . . . .del . . . . » ed analoga annotazione deve fare l'Esercizio Navigazione sull'inventario.

Art. 20. - *Versamenti reali in diminuzione d'inventario. Materiali di dotazione.*

Il versamento di oggetti ed attrezzi di dotazione dei galleggianti si fa previa autorizzazione dello Esercizio Navigazione. I consegnatari di bordo emettono in triplice tagliando i mod. R-133 che trasmettono coi materiali da versare al Magazzinetto dopo aver eseguito lo scarico nel sub-inventario.

Il Magazzinetto firma detti moduli R-133 in segno di ricevimento dei materiali stessi e li invia all'Esercizio Navigazione pel tramite dell'Ispettorato.

L'esercizio Navigazione effettua il confronto degli attrezzi ed oggetti di dotazione inscritti nel mod. R. 133 coll'inventario; vi attribuisce il valore a nuovo e trasmette due tagliandi di detto modulo al Magazzinetto il quale ne rimette uno al bordo, come ricevuta e trattiene l'altro per la *perizia dei materiali versati.*

In base al valore di perizia da esporsi pure sul tagliando del modulo R-133, il Magazzinetto assume il carico dei materiali nei moduli N. 210 e riassume mensilmente i versamenti nel mod. N. 51 bis, che trasmette in duplo, con allegato il tagliando del mod. R. 133, all'Esercizio Navigazione.

Ricevuti il mod. N. 51 bis ed il tagliando del mod. R. 133, l'Esercizio Navigazione emette un mandato, per il *valore a nuovo* attribuito agli attrezzi ed oggetti versati a credito del conto di entrata « Introiti straordinari da assegnare alle spese di carattere patrimoniale — sottoconto — Materiali di disfacimento dei galleggianti » ed a debito del conto di spesa « Materiali di scorta, materie ricevute » per il *valore di perizia,* ed a debito delle spese di esercizio della differenza fra il valore a nuovo attribuito ai materiali e quello di perizia.

Col medesimo mandato, mediante controscrittura a debito del conto « Patrimonio dello Stato — Naviglio » ed a credito del conto « Materiale di navigazione inscritto nell'inventario dell'esercizio », si regolano le scritture degli inventari dai quali gli oggetti versati e *valutati a nuovo vengono scaricati.*

Art. 21. - *Versamenti reali in diminuzione d'inventario.*

Materiale d'esercizio.

I consegnatari emettono in triplice tagliando il mod. R. 133 e lo trasmettono coi materiali da versare al Magazzinetto, il quale invia detto mod. R-133 all'Esercizio Navigazione per il tramite dell'Ispettorato.

L'Esercizio Navigazione, ricevuti i mod. R-133 e completatili coi prezzi d'inventario, li trasmette all'Ufficio di Ragioneria competente per il controllo, e, ricevutili approvati, si attiene per la contabilizzazione di tali versamenti a quanto è stabilito all'ultimo alinea dell'art. 12.

Per le regolarizzazioni inventariali, l'Esercizio stesso emette poi, per il valore che risulta dai mod. R-133 approvati dal competente Ufficio di Ragioneria, un mandato a credito del conto di entrata della parte straordinaria del bilancio « Introiti straordinari da assegnare alle spese ecc. ecc. — Versamenti a Magazzino ecc. » ed a debito delle spese di esercizio.

Con mandato separato e con imputazione rispettivamente a debito ed a credito dei conti « Patrimonio dello Stato — Materiali di esercizio in uso » e « Materiali di esercizio in uso », l'Esercizio Navigazione regola la contabilità inventariale. Gli Uffici di Ragioneria ricevuto tale mandato, regolarmente documentato, praticano le occorrenti scritturazioni negli inventari.

Art. 22. - *Regolarizzazioni contabili in diminuzione di inventario di materiali di dotazione e di esercizio mancanti e non occorrenti ai piroscafi.*

Per i materiali di dotazione i consegnatari di bordo, avuta la preventiva autorizzazione dell'Esercizio Navigazione, emettono in duplo il mod. R-133 e lo trasmettono, per il tramite dell'Ispettorato, all'Esercizio Navigazione, il quale, accertatosi che i materiali di dotazione risultano inscritti nell'inventario dei galleggianti, vi applica il valore a nuovo, indi emette un mandato d'ordine a credito del conto di entrato « Introiti straordinari da assegnare alle spese di carattere patrimoniale » sottoconto » materiali di disfacimento galleggianti » ed a debito delle spese di esercizio.

Nel medesimo mandato, con controscrittura a debito del conto « Patrimonio dello Stato - Naviglio » ed a credito del conto « Materiale di navigazione inscritto nello inventario dell'esercizio », l'Esercizio Navigazione regola le scritture degli inventari dai quali gli oggetti versati e valutati a nuovo vengono scaricati.

Per i materiali di esercizio, i consegnatari di bordo emettono pure, in duplice tagliando, il mod. R-133 e, per il tramite dell'Ispettorato, lo trasmettono allo Esercizio Navigazione, il quale lo completa coll'indicazione del prezzo d'inventario e lo invia, per il controllo, al competente Ufficio di Ragioneria.

Avuto tale documento approvato, l'Eesercizio Navigazione si regola come dai due ultimi alinea dell'art. 21.

Tanto nel primo caso come nel secondo, l'Esercizio Navigazione espone sui mod. R-133 la quota-valore da addebitarsi ai responsabili delle mancanze e le generalità di essi.

Art. 23. - *Sostituzioni di oggetti di dotazione e di esercizio. Contabilizzazione dei materiali versati e delle riparazioni occorrenti.*

A seconda che trattisi di materiale di dotazione o di esercizio, i bordi emettono i mod. N-50 (per il prelievo) ed N-50 bis (pel versamento) separatamente per ciascuna categoria e li inviano coi materiali da ricambiare al Magazzinetto.

Il Magazzinetto si assicura del reale versamento dei materiali e ove il versamento manchi, il prelevamento dei materiali richiesti per ricambio, potrà aver luogo, eccezionalmente, previa autorizzazione dell'Ispettorato di Navigazione da apporsi sul mod. N-50.

In base al mod. N-50 di prelievo il Magazzinetto effettua la fornitura dei materiali richiesti.

I materiali versati e sottoposti all'esame della Commissione di perizia possono essere giudicati:

— inservibili,

— utilizzabili sotto altra voce,

— riparabili.

La Commissione stessa dovrà apporre sul mod. N-50 *bis* l'indicazione del valore di perizia.

I materiali dichiarati inservibili od utilizzabili sotto altra voce vengono dai Magazzinetti e dall'Esercizio Navigazione assunti in carico come dagli articoli 9 e 12.

Quelli dichiarati riparabili vengono assunti in carico numericamente dai Magazzinetti e per il valore di perizia dall' Esercizio Navigazione sotto la voce « da riparare ».

A riparazione compiuta il Magazzinetto estingue la partita « da riparare » ed inscrive il materiale sotto la vera voce nel mod. N-210 coll'indicazione « Usati servibili » scritturandolo contemporaneamente nel mod. N-51 *bis*, che mensilmente trasmette all' Esercizio Navigazione per la contabilizzazione.

Le fatture delle riparazioni vengono inviate insieme al predetto mod. N-51 *bis* all' Esercizio Navigazione pel tramite dell'Ispet-

torato, per il pagamento con imputazione a debito del conto di spesa « Materiali di scorta, materiali ricevuti » e per la scritturazione nel conto corrente in aumento del prezzo di stima del relativo oggetto risultante dal mod. N-50 bis.

Nel caso che le riparazioni non potessero essere fatte entro il mese, il Magazzinetto, dopo la perizia, compilerà il mod. N- 51 bis, separato, che trasmetterà a fine mese all'Esercizio Navigazione; mentre la fattura della riparazione verrà poi trasmessa, a riparazione compiuta, con la indicazione degli estremi del mod. N-51 bis in cui l'oggetto riparato fu compreso.

Per il materiale che può essere reso servibile con piccole riparazioni, il Magazzinetto può disporne l'esecuzione informandone l'Ispettorato; ma in questo caso le fatture dei lavori eseguiti devono dall'Ispettorato stesso essere trasmesse all'Esercizio Navigazione che le addebita al conto di spesa « riparazione e manutenzione piroscafi ».

Art. 24. - *Sostituzione di materiali di dotazione e di esercizio mancanti.*

I consegnatari emettono in duplice tagliando il mod. N-50, annotandovi le ragioni del non avvenuto versamento, e lo trasmettono per l'approvazione all'Ispettorato per il tramite del Magazzinetto.

L'Ispettorato restituisce il mod. N-50 approvato al Magazzinetto, per lo sfogo.

Nella registrazione di competenza del Magazzinetto e dell'Esercizio Navigazione e nella relativa regolarizzazione contabile si osservano le norme di cui agli articoli citati: 10 e primo alinea dell'art. 12.

Sul mod. N-50 l'Ispettorato di Navigazione espone le generalità dei responsabili delle mancanze e l'eventuale quota di addebito.

Art. 25. - *Giro di attrezzi e materiali di dotazione e di materiali di esercizio.*

Per i passaggi degli attrezzi e materiali di dotazione da un piroscafo all'altro, il consegnatario cedente emette un mod. R-134 a

quantità in duplice tagliando e lo trasmette al ricevente coi materiali da girarsi. — Il ricevente firma i due tagliandi del mod. R-134 e li trasmette all'Esercizio Navigazione per il tramite dell'Ispettorato di Navigazione.

I consegnatari e l'Esercizio Navigazione fanno le opportune scritturazioni quantitative sui libri inventario.

Per passaggi tra i piroscafi di materiali di esercizio, valgono le « Norme amministrative e contabili sulla tenuta degli inventari del materiale di esercizio ».

Qualora gli attrezzi ed oggetti di dotazione dei piroscafi fossero passati definitivamente agli Uffici dell'Esercizio Navigazione, agli Ispettorati, ai Magazzinetti o ad Uffici di altri Servizi dell'Amministrazione, devono essere valutati a nuovo indi regolarizzati dall'Esercizio Navigazione con mandati d'ordine a debito ed a credito dei conti di patrimonio « Patrimonio dello Stato — Naviglio » e « Materiali di navigazione inscritti nell'inventario dell'esercizio ».

Col medesimo mandato e coll'appoggio di una distinta di tali materiali, firmata dal titolare dell'ufficio al quale gli attrezzi e gli oggetti di dotazione vennero consegnati, si regolarizzano a credito ed a debito i conti « Patrimonio dello Stato — Materiali di esercizio in uso » e « Materiali di esercizio in uso ».

Tale mandato deve essere inviato alla Ragioneria competente per le operazioni inventariali di sua spettanza.

Art. 26. - *Catalogo dei materiali.*

Nel catalogo pubblicato a cura dell'Esercizio Navigazione, di accordo col Servizio Approviggionamenti e nel quale i materiali sono ripartiti nelle Categorie :

A — Materiali e materie di consumo,

B — Oggetti ed attrezzi di dotazione,

C — Materiali di esercizio,

è indicata la esatta nomeclatura delle voci da usarsi nelle richieste.

L'istruzione N. 4 — 1911 *resta abrogata.*

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

VARIAZIONI da apportare all'elenco dei rappresentanti e dei delegati di categoria.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate sui Bollettini	*VARIAZIONI*
4ª	Rappresentante	**Morselli** Quirino - Applicato tecnico - Div. Lav. Genova. **18. 3. 1914 Rinunciatario da Rappresentante e da Delegato.**	**Lenti** geom. Giuseppe - Assistente dei lavori - Sez. Lavori - Alessandria. **Diventato Rappresentante** **Martinero** Domenico - Assistente dei Lavori - Div. Lav. Genova. **Diventato Delegato per la Circoscrizione di Genova**
5ª	Delegato	**Denaro** Vincenzo Corrado - Disegnatore - Div. Lav. Palermo. **23. 3. 1914 Rinunciatario**	**Massolo** Oreste Pilade - Disegnatore - Div. Lav. Palermo. **Diventato delegato**
16ª	Delegato supplente	**Rostagno** Guido Ercole - Cantoniere - Sez. Lav. Asti.	**16. 3. 1914 Morto**
17ª	Delegato	**Fusco** Guglielmo - Capo deposito di 1° grado - Dep. loc. Bari.	**Fusco** Guglielmo - Capo deposito di 1° grado - Dep. loc. Castellammare Adr.
19ª	Id.	**Valle** Gustavo - Fuochista - Dep. loc. Antrodoco.	**Valle** Gustavo - Fuochista - Dep. loc. Cosenza.
21ª	Delegato supplente	**Martinelli** Michele - Operaio di 2ª cl. - Off. Veicoli Napoli.	**Martinelli** Michele - Operaio di 2ª classe - Sq. Rialzo Napoli.
23ª	Id.	**Vettori** Bonafede - Accenditore Dep. Loc. Pontremoli.	**Vettori** Bonafede - Accenditore - Dep. loc. Pisa.
23ª	Id.	**Cera** Antonio - Manovale - Sq. Rialzo Roma Termini.	**Cera** Antonio - Manovale - Staz. Avezzano (Veicoli).

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate sui Bollettini	*VARIAZIONI*
24ª	Delegato supplente	**Gusberti** Giuseppe - Guardiano d'officina - Off. Traz. Torino.	**Gusberti** Giuseppe - Guardiano d'officina - Off. loc. Palermo.
26ª	Id.	**Roncoroni** Luigi - Capo staz. di 1° grado - Stazione Como S. G.	**Roncoroni** Luigi - Capo stazione di 1° grado - Staz. Luino.
28ª	Id.	**Filippini** Giovanni - Applicato - Staz. Pontedecimo.	**Filippini** Giovanni - Applicato - Staz. Albissola.
29ª	Id.	**Natini** Raffaele - Capo gestione di 1° grado - Staz. Busto Arsizio.	**Natini** Raffaele - Capo gestione di 1° grado - Staz. Domodossola.
31ª	Rappresentante supplente	**Colombo** Emilio - Aiutante applicato - Staz. Milano P. G.	**Colombo** Emilio - Aiutante applicato - Staz. Chiasso.
31ª	Delegato supplente	**Iannaccaro** Gabriele - Aiutante applicato - Staz. Riace.	**Iannaccaro** Gabriele - Applicato - Staz. Riace.
34ª	Id.	**Trombetta** Biagio - Deviatore - Staz. Foggia.	*Degradato a manovale - Decade dal mandato per effetto dell'art. 17 del Regolamento per l'esercizio delle funzioni della Rappresentanza.*
38ª	Id.	**Chiarlo** Pietro - Capo frenatore - P. V. Sampierdarena.	**Chiarlo** Pietro - Capo frenatore - P. V. Torino Smist.
38ª	Id.	**Tosi** Ivo - Capo conduttore - P. V. Arona.	**Tosi** Ivo - Capo conduttore - P. V. Arezzo.
41ª	Id.	**Tarasconi** Giacomo - Capo sq. operai - Dep. loc. Castellammare Adr.	**Tarasconi** Giacomo - Capo sq. operai - Dep. loc. Brescia.

Circolare N. 44B (C.).

Corse di cavalli in Roma.

In occasione delle corse di cavalli che sotto gli auspici dell'Associazione della Stampa periodica italiana avranno luogo in Roma nei giorni 16, 19, 23 e 26 aprile 1914, tutte le stazioni ed agenzie della rete di Stato distribuiranno, dietro semplice richiesta dei viaggiatori, biglietti di andata e ritorno speciali per Roma col ribasso del 60 per cento sulla tariffa media dei treni diretti ed omnibus, biglietti, ai quali è unito uno scontrino per l'ingresso nei giorni 16 e 19 aprile nel prato dell'ippodromo delle Capannelle, e nei giorni 23 e 26 detto nel prato dell'ippodromo dei Parioli.

Il costo dello scontrino fissato in L. 5.25, dovrà essere riscosso dalle stazioni ed agenzie, in aggiunta al prezzo del biglietto di andata e ritorno.

SPECIE DEI BIGLIETTI E NORME PER LA LORO DISTRIBUZIONE.

I biglietti sono a serie « fissa » per le corrispondenze principali e per le stazioni di confine internazionale, ed a serie « omnibus » per tutte le altre.

La vendita dei biglietti dovrà essere iniziata il giorno 11 aprile e continuata fino a tutto il giorno 25, ma i viaggi non potranno essere iniziati prima del 15 aprile detto.

Le stazioni di partenza e le agenzie dovranno apporre, tanto sul tagliando di andata, quanto su quello di ritorno, il bollo ad umido indicante la data del giorno di distribuzione. La sezione di ritorno dovrà essere timbrata anche dalle stazioni od agenzie di Roma.

I biglietti a serie « omnibus » dovranno inoltre essere completati a mano, con l'indicazione della stazione di partenza, della via da seguire, del prezzo (da computarsi nel modo che appresso) e delle fermate intermedie ammesse, avvertendo che per quanto riguarda la via da seguire ed il numero delle fermate intermedie sia nell'andata che nel ritorno, valgono le norme della tariffa differenziale A.

I prezzi dovranno essere desunti dalle colonne 16, 17 e 18 del « *Prontuario dei prezzi pei trasporti dei viaggiatori* (edizione luglio 1913) » avvertendo che i prezzi del prontuario stesso, corrispondenti alla distanza intercedente fra la stazione che rilascia il biglietto e Roma, dovranno essere raddoppiati per comprendervi la corsa di andata e quella di ritorno.

Al detto prezzo dovrà essere aggiunta la quota di L. 5.25 per lo scontrino d'ingresso alle corse.

Validità dei biglietti e fermate intermedie.

I biglietti rilasciati dalle stazioni di transito internazionale avranno la validità di 25 giorni, quelli rilasciati da tutte le altre stazioni ed agenzie della rete, avranno la validità di 15 giorni, compreso quello dell'acquisto.

Alla validità come sopra stabilita potrà essere consentita una unica proroga di dieci giorni verso pagamento di un supplemento di prezzo in ragione del 20 % sulla quota ferroviaria del biglietto di andata e ritorno.

Detta proroga (da richiedersi prima della scadenza normale del biglietto) riguarderà unicamente i viaggi di ritorno da Roma, e quindi potrà essere accordata soltanto dalle stazioni ed agenzie della capitale, le quali dovranno provvedervi nei modi prescritti dall'art. 16 delle norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafi.

Le fermate intermedie potranno essere di qualunque durata purchè nei limiti di validità del biglietto. I viaggi di ritorno da Roma, iniziati in tempo utile potranno essere compiuti anche se nel corso di essi scade la validità dei biglietti, a condizione che i viaggiatori si rechino direttamente a destinazione senza fermarsi nelle stazioni intermedie.

Viaggi dei ragazzi.

Ai ragazzi di età superiore ai tre anni non è concessa alcuna ulteriore riduzione, e pertanto anche per essi dovranno essere pagati gli stessi prezzi a tariffa ridotta stabiliti per gli adulti, con l'aggiunta del costo dello scontrino in L. 5.25.

Treni utilizzabili.

I portatori dei biglietti di qualsiasi classe sono esclusi dai treni direttissimi, e sono inoltre tenuti ad osservare, quanto agli altri treni, le esclusioni e limitazioni stabilite dagli orari ufficiali.

Passaggio in classe superiore.

Il passaggio in classe superiore è ammesso verso pagamento della differenza fra il prezzo a tariffa ordinaria delle due classi.

Obbligo del viaggio di ritorno da Roma.

La facilitazione che forma oggetto della presente Circolare è consentita per coloro che si recheranno effettivamente a Roma, e quindi i biglietti presentati pel ritorno ad altre stazioni non saranno tenuti validi. Il viaggiatore che si presentasse ad altra stazione per iniziare il viaggio di ritorno, dovrà essere assoggettato al pagamento del prezzo a tariffa ordinaria o differenziale A per tutto il percorso dalla stazione da cui ha incominciato il viaggio di andata fino a quella in cui si è fermato, aumentato dal prezzo a tariffa ordinaria o differenziale A per il percorso da compiere nel ritorno, deduzione fatta della quota ferroviaria del biglietto di andata e ritorno rilasciatogli.

Norme Generali.

Per i viaggi di cui trattasi sono applicabili, in tutto quanto non sia diversamente disposto dalla presente, le norme e condizioni stabilite per i biglietti di andata e ritorno di cui l'allegato 4 alle tariffe.

Riforniture dei biglietti.

Le stazioni ed agenzie dovranno richiedere le occorrenti riforniture di biglietti all'Ufficio *Affari diversi viaggiatori* in Firenze.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

Roma, 1914 — Tip. Editrice Nazionale — C. 80.

Errata-corrige

Circolare N. 36. (Boll. N. 14-1914). — A pag. 299, in fine della prima linea, aggiungere: « chiodatura, sia mediante... ».

Ordine di Servizio N. 106. — (Boll. 14-1914). Alla 7ª riga del punto 1° devesi leggere mod. *T. 362* invece di *T. 363*.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. 4.00
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» 8.00
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato - Ufficio rivendita libri e giornali)	» 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO VII - N. 16

16 APRILE 1914

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, aprile 1914 — Tip. Editrice Nazionale - C-80

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

Per memoria.

In Appendice:

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Ordine di Servizio N. 121. (M.).

Congegni di sicurezza per deviatoi: uso e custodia delle chiavi relative.

(Vedi Art. 8, 9, 22 e 23 dell'Istruzione sul servizio dei deviatori).

In seguito ad un'estesa applicazione dei fermascambi di sicurezza tipo F. S. sulla Rete, allo scopo di assicurare il regolare istradamento dei treni nei rispettivi binari di corsa, impedendo anche intempestive manovre di deviatoi, sono state apportate varianti alle disposizioni degli art. 8, 9 (capoverso 6), 22 e 23 della Istruzione sul servizio dei deviatori.

In conseguenza di tali varianti si sono ricompilati in tutto od in parte gli articoli stessi, così da poterli sostituire, e vengono raccolti nell'appendice 2-*a* all'Istruzione medesima, che si distribuisce a parte, previa richiesta al Magazzino Stampe di Bologna.

Col più diffuso impiego di tali congegni l'Amministrazione ha inteso di meglio provvedere alla regolarità ed alla sicurezza della circolazione dei treni facilitando in pari tempo il compito dei dirigenti, che possono evitare la visita di controllo dei deviatoi, dei quali può anche omettersi il presenziamento.

Assumono pertanto speciale importanza la custodia e l'uso delle chiavi da parte dei dirigenti, i quali col possesso di esse sono in grado di assicurarsi agevolmente del regolare istradamento dei treni.

Si richiama a tal uopo l'attenzione maggiormente sulle disposizioni di cui all'art. 8, con le quali è vietato in modo assoluto al dirigente di consegnare la chiave del fermascambio, che assicura il deviatoio nella posizione in cui fu disposto per il passaggio di un determinato treno, se non quando questo sia passato sul deviatoio stesso.

In conseguenza, nei casi di anormalità che si sarebbero potute evitare mediante il regolare uso e possesso delle chiavi dei fermascambi, non sarà ammessa alcuna attenuante a favore dei dirigenti.

Con l'occasione si avverte che per quanto i fermascambi di sicurezza tipo F. S. non subiscano gravi avarie quando sono forzati di calcio, tuttavia il personale tanto di manovra quanto di macchina deve assolutamente adoperarsi perchè ciò non avvenga.

I dirigenti non possono far affidamento sui fermascambi, stati forzati di calcio, finchè non sia intervenuta la riparazione e quindi il ripristino, e devono pertanto regolarsi come se il deviatoio fosse privo di congegno di sicurezza.

I funzionari del Movimento incaricati della sorveglianza sul servizio delle stazioni, ed in modo speciale gli Ispettori di Riparto, dovranno accertarsi, nelle loro periodiche ispezioni, anche procedendo ad interrogatori, che le presenti disposizioni siano a conoscenza del personale interessato, ben comprese e correttamente applicate.

Ordine di Servizio N. 122. (M. T.).

Modificazione degli art. 22 capoverso 1 a) del regolamento per la circolazione dei treni e 20, capoverso 11, dell'istruzione per il servizio dei macchinisti e fuochisti.

In seguito alla pubblicazione della 2ª Appendice all'Istruzione per il servizio dei deviatori, di cui l'ordine di servizio N. 121-1914, e con la quale vennero modificate le denominazioni dei congegni di sicurezza applicati ai deviatoi (art. 22), occorre sostituire alle parole « *serratura di sicurezza* » le altre « *collegamento di sicurezza* » tanto nel capoverso 1 *a*) dell'art. 22 del Regolamento per

la circolazione dei treni, come nel capoverso 11 dell'art. 20 dell'Istruzione per il servizio dei macchinisti e fuochisti.

Alla prima ristampa verrà modificata anche l'analoga dicitura che risulta nella prefazione all'orario per il segno convenzionale relativo a tale congegno di sicurezza.

Ordine di Servizio N. 123. (C.).

Servizio merci italo-neerlandese.

(Vedi Ordine di Servizio N. 27-1914).

A datare dal 1° maggio 1914 debbono essere apportate le seguenti aggiunte e modificazioni alla nomenclatura e classificazione delle merci del servizio diretto italo-neerlandese.

A pagina 28 della relativa tariffa (edizione 1° gennaio 1912 contenente le Parti I-B e II-A) introdurre le seguenti voci, annullando l'attuale voce 81-65:

74 a	68 a	Apparecchi frigoriferi e parti relative (vedi anche Tubi per impianti di frigoriferi N. 97 e Cassette per la fabbricazione del ghiaccio N. 81 *a*).	1	a	2	5	6	4	23 *b*	23 *e*
81	65	Caloriferi e parti relative, (esclusi i sistemi di tubi economizzatori del combustibile, vedi n. 98 e 99) Vedi anche la voce Tubi per impianti di riscaldamento n. 97	1	a	4	5	11	4	23 *b*	23 *e*
81 a	65 a	Cassette di lamiera, anche cassette o celle per la fabbricazione del ghiaccio, sempreché queste ultime siano spedite separatamente e non in unione alle altre parti degli apparecchi frigoriferi della voce 74 *a* . .	1 *v*	a	4 *v*	—	—	4	23 *b*	23 *e*

Alle pagine 40 e 41 introdurre le seguenti voci, annullando l'attuale voce 65-81:

65, 81 Heizanlagen, sowie Teile von solchen, ausgenommen Brennstoffsparer (Economiser) diese siehe N. 55 u. 56.

65 *a*), 81 *a*) Kasten und Zellen aus Eisenblech, auch Zellen zur Herstellung von Eis (Eiszellen), wenn letztere besonders, d. h. *nicht* mit den übrigen Teilen der Kühl - und Gefrieranlagen der Pos. 68*a*/74*a* zusammen aufgegeben werden.

68 *a*), 74 *a*) Kühl - und Gefrieranlagen sowie Teile von solchen. Siehe ferner Röhren zu Kühlanlagen N. 72/97 und Zellen zur Herstellung von Eis (Eiszellen) N. 65 *a*).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 124. (C.).

Servizio merci italo-belga.

(Vedi Ordine di Servizio N. 100-1914).

A datare dal 1° maggio 1914 debbono essere apportate le seguenti aggiunte e modificazioni alla nomenclatura e classificazione delle merci del servizio diretto italo-belga.

A pag. 30 della parte I B della Tariffa relativa (edizione 1° maggio 1913) aggiungere le voci:

67 a	F. 5 a	Apparecchi frigoriferi e parti relative (vedi anche Tubi per impianti di frigoriferi, voce N. 128 e Cassette per la fabbricazione del ghiaccio N. 79 *a*) . . .	1	a	2	5	6	4	23 b	23 e
79 a	F. 13 a	Cassette di lamiera, anche cassette o celle per la fabbricazione del ghiaccio, semprechè queste ultime siano spedite separatamente e non in unione alle altre parti degli Apparecchi frigoriferi di cui alla voce 67 *a*	1 v	a	4 v	—	—	4	23 b	23 e

Nella voce N. 78/F. 5 « Caloriferi, apparecchi frigoriferi e parti relative (esclusi ecc....) » cancellare le parole: « *apparecchi frigoriferi* ».

A pag. 46 nella voce F. 5-78 « Appareils de chauffage, appareils réfrigérants (et pièces de) non compris etc.... » cancellare le parole « *appareils réfrigérants* ».

A pag. 47 introdurre le seguenti nuove voci:

5 *a*), 67 *a*) Appareils réfrigérants et pièces de ces appareils (voir aussi « Tubes et tuyaux, etc. F. 76 et Caissettes en tôle, etc. F. 13 *a*).

13 *a*), 79 *a*) Caissettes en tôle, y compris les caissettes ou couvettes servant à la fabrication de la glace, expédiées sans les appareils repris sous F. 5 *a*).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 125. (C.).

Servizio italo-svizzero. Modificazioni ed aggiunte alla Parte I B (nomenclatura e classificazione delle merci).

(Vedi Ordine di Servizio N. 109-1914).

A datare dal 1° maggio 1914 nella nomenclatura e classificazione delle merci (Parte I B della tariffa diretta italo-svizzera) saranno da apportarsi le aggiunte e le modificazioni sottoindicate:

Testo italiano.

			Classificazione italiana					Classificazione svizzera		
896 *a*	541 *a*	Apparecchi frigoriferi e parti relative - Vedi anche Tubi per impianti di frigoriferi, voce n. 951 e Cassette di lamiera ecc. per la fabbricazione del ghiaccio, voce n. 911 *a*	2	5	6	—	—	2	I	1 *a-b*

			Classificazione italiana					Classificazione svizzera		
908	534	Caloriferi e parti relative (esclusi i sistemi di tubi economizzatori del combustibile, voci n. 951 *a*-951 *b* *Vedi anche la voce Tubi per impianti di riscaldamento n. 951.*	4	5	11	—	—	2	I	1 *a-b*
911 *a*	536 *a*	Cassette di lamiera, anche cassette o celle per la fabbricazione del ghiaccio, semprechè queste ultime siano spedite separatamente e non in unione alle altre parti degli apparecchi frigoriferi della voce n. 896 *a*	4v	—	—	—	—	2	I	1 *a-b*
1054 *a*	—	**Frigoriferi** — Vedi Ferro n. 896 *a*.								

Testo tedesco.

534	908	Heizanlangen, sowie Teile von solchen ausgenommen Brennstoffersparer (Economisers) diese siehe Nr. 512 und 512 *a*. Siehe ferner Röhren zu Heizanlagen Nr. 550.
536 *a*	911 *a*	Kasten & Zellen aus Eisenblech, auch Zellen zur Herstellung von Eis (Eiszellen) wenn letztere besonders, d. h. *nicht* mit den übrigen Teilen der Kühl & Gefrieranlagen der Nr. 451 *a* zosammen aufgegeben werden.
541 *a*	896 *a*	Kühl & Gefrieranlagen, sowie Teile von solchen. Siehe ferner Röhren zu Kühlanlagen Nr. 550 & Zellen für die Herstellung von Eis (Eiszellen) Nr. 536 *a*.

Ordine di Servizio N. 126. (S.).

Iscrizioni delle madri *a carico* di agenti negli stati di famiglia (Mod. S-14 e S.-14 bis), agli effetti della legge 19 giugno 1913, N. 641, riguardante l'Opera di previdenza a favore del personale delle ferrovie dello Stato.

La lettera *a*) del n. 3 dell'art. 1 della legge 19 giugno 1913, n. 641, stabilisce, fra gli scopi dell'Opera di previdenza istituita a favore del personale delle ferrovie dello Stato, quello del pagamento di un assegno alimentare vitalizio « alle madri vedove a « carico di agenti morti in servizio o dopo l'esonero, purchè l'in« scrizione documentata della madre a carico dell'agente sia avve« nuta almeno due anni prima della morte o dell'esonero dal « servizio ».

Agli effetti di tale disposizione, oltre alle inscrizioni di madri conviventi ed a carico, siano o non siano vedove, ammesse o da ammettere nei riguardi delle concessioni di viaggio al primo gruppo dello stato di famiglia, nuove inscrizioni debbono farsi al secondo gruppo, in quanto si tratti di madri, siano o non siano vedove, che, pur non essendo conviventi, risultino tuttavia a carico dell'agente.

Per disciplinare questi due casi di inscrizione si dispone quanto segue:

Nel primo caso, di *madri conviventi ed a carico*, l'inscrizione al primo gruppo dello stato di famiglia viene autorizzata con mod. S-15 (testè opportunamente modificato), sia per le concessioni di viaggio, sia agli effetti della citata parte dell'art. 1 della legge 19 giugno 1913, N. 641.

Nel secondo caso, di *madri a carico ma non conviventi*, l'inscrizione al secondo gruppo dello stato di famiglia, previa autorizzazione con mod. S-15 *bis* (di nuova istituzione), è da farsi in apposito spazio dei mod. S-14 e S-14 *bis*, come verrà indicato nelle

avvertenze della nuova edizione dei moduli stessi, da adottarsi dopo esaurite le scorte esistenti. I moduli S-14 e S-14 *bis*, attualmente in uso, non occorre siano sostituiti per le inscrizioni di cui si tratta; però, nella prima colonna della seconda pagina di essi, dovrà indicarsi la data in cui, in seguito alle disposizioni del presente ordine di servizio, sia stata autorizzata ex novo, o confermata, l'inscrizione della madre convivente e a carico al primo gruppo, o della madre a carico ma non convivente al secondo gruppo, aggiungendo in quest'ultimo caso l'annotazione in rosso: « *A carico dell'agente, come da unito mod. S*-15 bis ».

Per le nuove inscrizioni, al primo gruppo, della *madre convivente a carico*, oppure, al secondo gruppo, della *madre a carico ma non convivente*, l'agente deve produrre, in luogo di quelli stabiliti dal paragrafo 48 delle Norme d'applicazione del regolamento sui biglietti, i seguenti documenti:

1° mod. S-15 o S-15 *bis*;

2° certificato di nullatenenza o di povertà nei riguardi della madre, rilasciato dalla competente autorità del comune di residenza;

3° nel solo caso dell'inscrizione al primo gruppo, copia conforme o estratto del foglio di famiglia esistente presso l'ufficio anagrafico del comune di residenza dell'agente. Nella situazione di famiglia non occorre che l'agente figuri come capo, ma è necessario ad ogni modo che la madre risulti permanentemente con lui convivente.

In occasione della prima conferma biennale di inscrizioni di madri conviventi e a carico, già ammesse al primo gruppo dello stato di famiglia, dovranno essere prodotti i documenti di cui sopra. Per le successive conferme e per le conferme delle nuove inscrizioni si dovranno rinnovare ogni biennio i soli documenti di cui ai punti 2° e 3°.

L'agente è obbligato, sotto la sua responsabilità, a fare le dichiarazioni indicate nella seconda pagina del mod. S-15 o S-15 *bis*, ed a convalidarle con la propria firma. Tali dichiarazioni, se rispondenti al vero, sono confermate dal capo del Servizio, Unità speciale od Ufficio compartimentale dell'esercizio, dal quale l'agente dipende.

Le inscrizioni autorizzate nello stato di famiglia non pregiudicano il diritto nell'Amministrazione e nell'Opera di previdenza di fare ulteriori indagini per accertare la condizione dell' « a carico », agli effetti della legge medesima.

A deroga della lettera *g)* punto 6° dell'ordine di servizio n. 341-1911, contenente le norme per la conservazione dei documenti della corrispondenza ed atti affini, e salvo il caso di morte della madre, gli stati di famiglia (mod. S-14 e S-14 *bis*), nei quali si trovi inscritta la madre agli effetti della su indicata legge, debbono essere conservati per due anni dopo la loro scadenza. I detti stati di famiglia, riguardanti l'ultimo biennio di servizio degli agenti esonerati e i mod. S-15 e S-15 *bis*, con i relativi documenti, debbono essere conservati per la documentazione di cui al primo comma del presente ordine di servizio.

Ordine di Servizio N. 127. (C.).

Biglietti di abbonamento speciali.

(Vedi Ordini di Servizio N. 106-1910 e 39-1913).

Nell'Allegato *B* all'Ordine di Servizio N. 106-1910 ed in quello N. 1 all'Ordine di Servizio N. 39-1913 si dovranno iscrivere nelle apposite sedi le stazioni qui sotto indicate le quali a partire dal 1° del corrente aprile sono state fornite dei seguenti biglietti di abbonamento speciali (compresi quelli di congiunzione) ed ordinari.

Stazioni	*Serie dei biglietti*
Pescara » »	VI, VIII, XI, K, L, nonchè degli abbonamenti ordinari, intera Rete validi un mese.
Soverato	XX e P

Si avverte inoltre che dalla medesima data la stazione di Trani è stata pure fornita degli abbonamenti della serie VIII.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 128. (C.).

Trasporto delle materie pericolose e nocive.

(Vedi Ordine di Servizio N. 9-1915).

Nel gruppo 1° della categoria 13ª dell'Allegato N. 9° alle tariffe deve essere aggiunto l'esplosivo « Imperialite ».

Eguale aggiunta deve essere fatta nella nomenclatura e classificazione delle merci a piccola velocità, col rimando all'allegato ed alla categoria predetti.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 129. (C.).

Tariffe internazionali - Parte II-B Fascicolo I°. - Elenco delle stazioni italiane.

(Vedi Ordine di Servizio N. 107-1914).

Col 16 aprile 1914, la stazione di Castelfranci verrà ammessa al servizio diretto italo-francese, (con la P. L. M.) ed italo-svizzero.

In conseguenza di che, nell'« Elenco delle stazioni italiane e loro distanze dai transiti di confine » (Edizione 1° settembre 1913) alle pagine 52 e 53 di contro al nome della stazione di Castelfranci dovranno essere esposte le seguenti indicazioni e distanze:

Colonne	2	3	4	5	6	7	8	17	18	19	20
	7	9	984	1099	1022	—	—	3	1022	982	931

Con decorrenza dalla stessa data la stazione di Castiglioncello viene ammessa ai servizi italo-francese (con la PLM), italo-belga, italo-svizzero ed italo-austro-ungarico.

Nel predetto elenco alle pagine 54 e 55 dovranno quindi essere esposte, di contro al nome della stazione di Castiglioncello, le seguenti indicazioni e distanze annullando quelle che già vi figurano:

Colonne	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	3	3	356	471	457	—	—	457	431	—	457	431	—	370

16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
542	4	457	431	394	370	407	542	492	457

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 130. (C.).

Tariffa locale N. 217 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 94-1914).

Col 16 aprile 1914 la tariffa locale N. 217 P. V. serie B, valevole per i trasporti di « calci idrauliche e cementi », sarà estesa alle spedizioni in partenza dalla stazione di Busalla ed in destinazione degli scali di Genova Molo Vecchio S. Benigno Calate e S. Limbania Calate, col prezzo di L. 1.5965 per tonnellata, nonchè alle spedizioni in partenza dalle stazioni di Longarone Zoldo e Morano Po e in destinazione di Venezia Marittima, coi rispettivi prezzi di L. 6.1525 e L. 12.1429 per tonnellata.

Opportune aggiunte dovranno essere fatte nella tariffa stessa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *e* 22.

Ordine di Servizio N. 131. (C.).

Tariffa eccezionale N. 1007 p. v.

(Vedi Ordine di Servizio N. 27-1911).

Col 16 aprile 1914 la tariffa eccezionale N. 1007 p. v., valevole per i trasporti di « piriti aventi un tenore di rame non superiore all'uno per cento », sarà estesa alle spedizioni in partenza dalla stazione di Pietrasanta.

Opportuna aggiunta dovrà essere fatta nella tariffa stessa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Circolare N. 38. (C.).

Bollatura dei biglietti a foglietto ed a libretto.

Risulta che in generale i bolli ad umido apposti dalle stazioni sui biglietti a foglietto ed a libretto difettano della necessaria chiarezza per modo che nella maggior parte dei casi difficilmente si può stabilire la data della bollatura mentre è necessario che tale indicazione risulti molto chiara allo scopo di evitare abusi nell'utilizzazione dei biglietti stessi.

Si richiamano pertanto le stazioni ad usare la massima cura nell'apposizione dei bolli di cui trattasi onde evitare il ripetersi dell'inconveniente lamentato.

Le Divisioni del Movimento disporranno che gli Ispettori ed i Controllori del Traffico nelle loro ispezioni nelle stazioni, ed i Controllori dei viaggiatori e Controllori viaggianti nelle loro controllerie, si accertino dell'osservanza della disposizione suddetta e riferiscano su ogni irregolarità che riscontrassero. E provvederanno altresì a punire i responsabili.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

COMUNICATO

Opera di Previdenza a favore del personale

(Legge 19 giugno 1913, n. 641)

Dopo la comunicazione fattasi nel Bollettino n. 3 del 15 gennaio 1914, la Giunta dell'Opera di Previdenza ha approvato a tutto il 31 marzo 1914 le seguenti liquidazioni;

LIQUIDAZIONI	Esercizio	Indennità di buonuscita (art. 1. § 1. della legge)						Sussidi temp. ad orfani (art. 1. § 2 della legge)		Assegni alimentari vitalizi (art. 1. § 3 della legge)		Rimborso trattenute (art. 3 comma b della legge)					
		ad agenti			a famiglie							ad agenti			a famiglie		
		N.	Importo		N.	Importo		N.	Importo annuo	N.	Importo annuo	N.	Importo		N.	Importo	
Approvate dal 1° Genn. 1914, a tutto il 31 marzo 1914.	1912.13	44	24.268	19	288	174.662	53	177	64.109	5	1728	—	—	—	—	—	—
	1913.14	424	305.641	72	163	101.503	94	113	38.259	8	1020	20	109	43	2	14	03
	1914.15	3	4.933	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Aggiungendo quelle approvate precedentemente.		3520	2.757.599	64	245	156.105	41	155	56.060	4	1320	—	—	—	2	4	—
Si ha un totale a tutto il 31 marzo 1914.		3991	3.092.443	05	696	432.271	88	445	158.428	12	4068	20	109	43	4	18	03

Sulle disponibilità degli esercizi finanziari 1912-13 e 1913-14 furono approvate dal Comitato le seguenti concessioni:

1. *Sussidi temporanei* (art. 1, n. 2 lettera *c* - della legge):

N. 2, a favore degli orfani sottoindicati:

Umberto, orfano del cantoniere pensionato Santini Vincenzo: L. 285 annue, con decorrenza 1° aprile 1913;

Lucia, Maria e Angela, orfane del fuochista pensionato Asti Valentino: L. 360 annue, con decorrenza 1° gennaio 1914.

2. *Assegni alimentari vitalizi* (art. 1, n. 3, lettera *e* - della legge):

N. 2, a favore delle sottoindicate vedove, non aventi diritto a pensione, con decorrenza 1° gennaio 1914:

LISTA Vincenza, vedova del guardiano NATALINI Antonio: L. 300 annue;

D'ARIENZO Rosina, vedova del cantoniere TALVACCHIA Prosdocio L. 300 annue.

N. 1, a favore di MENICHELLI Clementina, madre del Capo Squadra Operai DE-SANTIS Quirino: L. 300; con decorrenza dal 1° gennaio 1914.

3. *Ricoveri in istituti di educazione e di istruzione* (art. 2, penultimo capoverso della legge):

N. 8, a favore degli orfani sottoindicati:

Aldo, orfano dell'Applicato P.le TERZANI Carlo;
Luca, orfano dell'Operaio di 1ª classe GABELLA Francesco;
Pietro, orfano del Guardiano NATALINI Antonio;
Adelaide, orfana del Cantoniere TALVACCHIA Prosdocio;
Lorenzo, orfano del C.° Squadra merci SANTUCCI Tolomeo;
Amleto e Matteo orfani dell'Operaio di 2ª classe MANGANELLI Felice;
Alberto, orfano del manovratore MANZETTI Antonio.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI

Circolare N. 45R (C.).

Esposizione del libro e delle arti grafiche a Lipsia nel 1914.

Premesso che le spedizioni destinate all'Esposizione sopra citata, che avrà luogo a Lipsia dal Maggio a tutto l'Ottobre del 1914, potranno essere eseguite

o direttamente dagli espositori o da chi per essi,

oppure a mezzo del Comitato Nazionale per le Esposizioni (*Commissione di organizzazione di Milano*),

si avverte che quelle di ritorno godranno delle facilitazioni sotto indicate:

A. - *Spedizioni eseguite direttamente dagli espositori o da chi per essi.*

Gli oggetti, che saranno inviati all'Esposizione suddetta e ritornati dalla medesima a cura degli espositori, saranno, nel ritorno, trasportati gratuitamente sulle linee delle ferrovie dello Stato alle seguenti condizioni:

1. che i trasporti di andata abbiano avuto luogo con lettera di vettura internazionale, dalla quale risulti *che vennero chiesti ed applicati i prezzi della tariffa generale interna italiana; e che sino stati eseguiti in porto affrancato;*

2. che alla lettera di vettura pure internazionale, relativa al trasporto di ritorno, sia unita la lettera di vettura che ha servito per l'andata, nonchè un certificato del Comitato della Esposizione, attestante che gli oggetti ritornati figurarono nell'Esposizione medesima;

3. che i trasporti di ritorno seguano la stessa via percorsa nell'andata; essi potranno essere effettuati a piccola o a grande velocità, ma, in quest'ultimo modo, nel solo caso che pure a grande velocità siano stati inoltrati nell'andata;

4. che siano indirizzati alla stessa persona o Ditta che figura mittente nella lettera di vettura della spedizione di andata;

5. che pel viaggio di ritorno non sia fatta dichiarazione di interesse alla riconsegna;

6. che gli oggetti non siano spediti, nel ritorno, ad una stazione diversa da quella di partenza;

7. che i diritti accessori d'ogni specie, quelli di commissione e facchinaggio per le operazioni doganali e la tassa di trasporto sui laghi o sulle linee di Ferrovie Secondarie, che non accordano il ritorno gratuito, siano pagati integralmente;

8. che qualora gli oggetti rispediti fossero in quantità inferiore a quella indicata nella lettera di vettura dell'andata, questa circostanza sia giustificata nel certificato del Comitato dell'Esposizione, il quale dovrà chiaramente dichiarare che la parte mancante fu venduta dall'Espositore;

9. la concessione del ritorno gratuita è accordata anche per gli oggetti non accettati alla mostra, sempre che la rifiutata ammissione risulti da annotazione del Presidente del Comitato sul prescritto documento.

B. - *Spedizioni eseguite a mezzo del Comitato Nazionale per le esposizioni. (Commissione di organizzazione a Milano).*

Gli oggetti che saranno inviati all'Esposizione suddetta e ritornati dalla medesima a mezzo del Comitato Nazionale per le Esposizioni saranno pure trasportati gratuitamente nel ritorno sulle linee delle Ferrovie dello Stato alle seguenti particolari condizioni:

1. che i trasporti di andata siano tutti inviati a *Chiasso loco,* all'indirizzo *Ufficio spedizioni de Comitato Nazionale per*

le Eposizioni, il quale, provvederà a svincolarli e a rispedirli con nuovi documenti a Lipsia; che sulla relativa lettera di porto o nota di spedizione *siano stati chiesti ed applicati i prezzi della tariffa generale interna italiana*, e vi sia stato indicato che le merci sono destinate all'Esposizione Internazionale del Libro e delle Arti Grafiche di Lipsia.

Si ammette che siffatti trasporti possano essere eseguiti tanto in porto affrancato quanto in porto assegnato;

2. che i trasporti di ritorno siano eseguiti dal suddetto *Ufficio di spedizione* da Chiasso alle singole stazioni italiane d'origine;

3. che alla lettera di porto o nota di spedizione, relativa al trasporto di ritorno da Chiasso a destino (sulla quale dovrà indicarsi che la merce proviene dall'Esposizione di Lipsia), sia unito il *bollettino di consegna* della spedizione di andata, nonchè un certificato del Comitato della detta Esposizione, attestante che gli oggetti ritornati figurarono nella medesima.

Non è ammesso che una spedizione di ritorno rifletta più spedizioni di andata e quindi alla lettera di porto o nota di spedizione d'ogni trasporto di ritorno dovrà essere unito un solo bollettino di consegna e cioè quello della relativa spedizione di andata;

4. che siano indirizzati alla stessa persona o Ditta che figura mittente nella lettera di porto o nella nota di spedizione del trasporto di andata;

5. che gli oggetti d'arte siano spediti, tanto nell'andata quanto nel ritorno, con dichiarazione di valore;

6. che le spedizioni non siano dirette, nel ritorno, ad una stazione diversa da quella di partenza;

7. che i diritti accessori d'ogni specie, quelli di commissione e facchinaggio per le operazioni doganali e la tassa di trasporto sui laghi o sui tratti di linea non esercitati dalle Ferrovie dello Stato e che non concedano il viaggio gratuito di ritorno, siano pagati integralmente;

8. che qualora gli oggetti rispediti fossero in quantità inferiore a quella indicata nel bollettino di consegna della lettera di porto o nota di spedizione d'andata, questa circostanza sia giustificata nel certificato del Comitato dell'Esposizione di Lipsia, il quale dovrà chiaramente dichiarare che la parte mancante fu venduta dall'Espositore;

9. la concessione del ritorno gratuito è accordata anche per gli oggetti non accettati alla mostra, sempre che la rifiutata ammissione risulti da annotazione del Presidente del Comitato sul prescritto documento.

⁂

Per norma delle stazioni si avverte poi quanto segue:

I documenti (lettera di vettura dell'andata e certificato) dovranno accompagnare le spedizioni di ritorno.

Essi non dovranno essere consegnati *alle parti*, ma insieme al foglio di via verranno inviati al Controllo Merci Internazionale (Ufficio 4°) in Torino, dall stazione destinataria del trasporto di ritorno, se questa appartiene alle Ferrovie dello Stato, o dalla stazione di transito con le Ferrovie Secondarie, coi Laghi, con le Tramvie, ecc., se la stazione destinataria del trasporto appartiene a queste ultime.

Sul foglio di via che scorta la merce di ritorno fino alla stazione destinataria appartenente a Ferrovie Secondarie *soggette* alla Convenzione di Berna e rispettivamente sulla lettera di porto (o nota di spedizione) creata pel ritorno alla stazione destinataria, appartenente a Ferrovie Secondarie, Laghi, Tramvie, ecc. *non soggetti alla Convenzione*, la stazione di transito dovrà, qualora le Ferrovie Secondarie, ecc. abbiano concesso delle facilitazioni, esporre la seguente annotazione:

« La lettera di vettura dell'andata e il certificato del Comi-« tato della Esposizione sono stati inviati al Controllo delle Fer-« rovie dello Stato ».

Le stazioni italiane riscuoteranno ed addebiteranno all'Amministrazione successiva quelle somme che si riferissero ai percorsi esteri e che si trovassero esposte sui documenti di trasporto, attenendosi, per il rimanente, alle prescrizioni risultanti dalla « Istruzione per l'eseguimento dei trasporti da e per l'estero ».

⁂

Le facilitazioni, di cui sopra, saranno pure accordate alle medesime condizioni dalle seguenti Ferrovie Secondarie Italiane:

Santhià-Biella, Società Veneta, Reali Sarde, Secondarie Sarde, Nord-Milano, Torino-Ciriè-Lanzo, Fossano-Mondovì-Villanova, Strade Ferrate Centrali del Canavese, Economiche Biellesi, Grignasco-Coggiola, Sondrio-Tirano, Bergamo-San Giovanni Bianco, Bergamo-Ponte Selva-Clusone, Varese-Porto Ceresio, Società Nazionale Ferrovie e Tramvie, Poggibonsi-Colle Val d' Elsa, Arezzo-Fossato, Roma-Ronciglione-Viterbo, Mandela-Subiaco, Ferrovia Elettrica Camerino-Castelraimondo, Ferrovie Salentine, Circumetnea.

I termini di tempo per godere del ritorno gratuito dei trasporti decorreranno *dal giorno di chiusura dell'Esposizione* e fino a due mesi e mezzo dopo il giorno stesso, salvo che per le opere d'arte rifiutate dalla Commissione Artistica, le quali potranno essere eccezionalmente ritornate ai rispettivi speditori a cominciare dal *giorno di apertura* dell'Esposizione stessa.

Circolare N. 46R (C.).

XIV Congresso nazionale del partito socialista italiano in Ancona.

(Vedi Circolare N. 31R-1914).

I termini di tempo nei quali i partecipanti al congresso sovraindicato potranno fruire dei ribassi stabiliti dalla Concessione speciale I, sono stati modificati come appresso:

Andata: dal 22 al 29 aprile 1914.

Ritorno: dal 26 aprile al 6 maggio 1914.

Circolare N. 47R (C.).

IV Congresso della società italiana di neurologia in Firenze.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 13 al 19 aprile 1914.

Ritorno: dal 17 al 24 aprile 1914

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

Circolare N. 48R (C.).

III Congresso nazionalista in Milano.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 15 al 20 aprile 1914.

Ritorno: dal 18 al 26 aprile 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

Circolare N. 49R (C.).

Congresso nazionale dell'Associazione orticola professionale italiana in Roma.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene ,nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 18 al 25 Aprile 1914

Ritorno: dal 24 al 30 Aprile 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione, valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

Circolare N. 50R (C.).

IV Congresso nazionale per la pubblica moralità in Napoli.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene ,nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 20 al 29 Aprile 1914

Ritorno: dal 26 aprile al 5 Maggio 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione, valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

Roma, 1914 — Tip. Editrice Nazionale — C 80.

Circolare N. 51R (C.).

Congresso di industriali in Madrid.

(Vedi Circolare N. 42R-1914).

I termini di tempo per fruire della concessione dei ribassi accordati pei viaggi dei partecipanti al Congresso sopraindicato, sono stati così modificati:

Andata: dal 15 al 25 aprile 1914.

Ritorno: dal 28 aprile al 15 maggio 1914.

Circolare N. 52R (C.).

Esposizione internazionale delle materie utili alla agricoltura, delle miniere e delle materie prime minerali che si terrà a Berna.

Gli oggetti di ritorno dalla sopra indicata Esposizione, che si terrà a Berna dal 15 maggio al 15 ottobre 1914, saranno trasportati gratuitamente sulle linee delle Ferrovie dello Stato alle seguenti condizioni:

1. che i trasporti di andata abbiano avuto luogo con lettera di vettura internazionale, dalla quale risulti che vennero chiesti ed applicati i prezzi della tariffa generale interna italiana;

2. che alla lettera di vettura, pure internazionale, relativa ai trasporti di ritorno, sia unita la lettera di vettura che ha servito per l'andata, nonchè un certificato del Comitato della Esposizione, attestante che gli oggetti ritornati figurarono nella Esposizione medesima;

3. che i trasporti di ritorno seguano la stessa via percorsa nell'andata; essi potranno essere effettuati a piccola od a grande velocità, ma in questo ultimo modo nel solo caso che pure a grande velocità siano stati inoltrati nell'andata;

4. che siano indirizzati alla stessa persona o Ditta che figura mittente nella lettera di vettura della spedizione di andata;

5. che pel viaggio di ritorno non sia fatta dichiarazione di interesse alla riconsegna;

6. che gli oggetti non siano spediti, nel ritorno, ad una stazione diversa da quella di partenza;

7. che i diritti accessori di ogni specie, quelli di commissione e facchinaggio per le operazioni doganali, nonchè la tassa di trasporto sui laghi o sui tratti di linee non esercitati dalle Ferrovie dello Stato e non concedenti facilitazioni, siano pagati integralmente;

8. che qualora gli oggetti rispediti fossero in quantità inferiore a quella indicata nella lettera di vettura dell'andata, questa circostanza sia giustificata nel certificato del Comitato dell'Esposizione, il quale dovrà dichiarare che la parte mancante fu venduta dall'espositore;

9. la concessione del ritorno gratuito è accordata anche per gli oggetti non accettati alla mostra, sempre che la rifiutata ammissione risulti da annotazione del Presidente del Comitato sul prescritto documento.

Per norma delle stazioni si fa inoltre presente quanto segue:

I documenti (lettera di vettura dell'andata e certificato) dovranno accompagnare le spedizioni di ritorno.

Essi non dovranno essere consegnati alle parti, ma, insieme al foglio di via, verranno inviati al Controllo merci internazionale (Ufficio IV) in Torino dalla stazione destinataria del trasporto di ritorno, se questa appartiene alle Ferrovie dello Stato, o dalla stazione di transito con le Ferrovie Secondarie, coi Laghi, con le Tramvie, ecc., se la stazione destinataria appartiene a quest'ultime.

Sul foglio di via che scorta la merce di ritorno fino alla stazione destinataria appartenente a Ferrovie Secondarie *soggette* alla Convenzione di Berna e rispettivamente sulla lettera di porto (o nota di spedizione) creata pel ritorno alla stazione destinataria appartenente a Ferrovie Secondarie, Laghi, Tramvie, ecc. *non soggetti alla Convenzione*, la stazione di transito dovrà, qualora le Ferrovie Secondarie ecc., abbiano concesso delle facilitazioni, esporre la seguente annotazione:

« La lettera di vettura dell'andata e il certificato del Comitato della Esposizione sono stati inviati al Controllo delle Ferrovie dello Stato ».

Le stazioni italiane riscuoteranno od addebiteranno all'Amministrazione successiva, quelle somme che si riferissero ai percorsi esteri e che trovassero esposte sui documenti di trasporto, attenendosi, per rimanente, alle prescrizioni risultanti dall'Istruzione per l'eseguimento dei trasporti da e per l'estero del 1° gennaio 1913.

Le facilitazioni potranno essere applicate fino al 30 novembre 1914.

Circolare N. 53. (C.).

V Congresso medico siciliano in Siracusa.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Golfo Aranci e Civitavecchia ai partecipanti al Congresso provenienti dalla Sardegna.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 16 al 23 aprile 1914.

Ritorno: dal 20 al 27 aprile 1914.

Per quanto riguarda l'applicazione della Concessione ai partecipanti provenienti dalla Sardegna valgono le norme di cui alla Circolare N. 100R-1913.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

Roma, 1914 — Tip. Editrice Nazionale — C. 80.

Circolare N. 54R (C.).

XI Esposizione internazionale d'arte della città di Venezia.

FACILITAZIONI PER IL PUBBLICO.

In occasione della XIª Esposizione Internazionale d'arte a Venezia, la cui apertura è fissata pel giorno 23 aprile corrente, le stazioni appresso indicate, distribuiranno, fino a nuovo avviso, biglietti di andata e ritorno speciali per Venezia ai prezzi ed alle condizioni rispettivamente stabiliti:

Formato dei biglietti e loro uso. — I biglietti speciali di cui trattasi sono a *foglietto*, a due tagliandi, uno per l'andata e l'altro pel ritorno, e contengono tutti *uno scontrino d'abbonamento* per l'ingresso alla Esposizione.

I biglietti portano stampate nel *frontespizio* le indicazioni di classe, numero, percorso, validità, numero delle fermate intermedie (per quelli che le ammettono) e prezzo; inoltre nella parte inferiore accanto allo spazio riservato alla bollatura, recano una casella destinata alle forature di controllo da praticarsi all'atto della partenza dalla stazione originaria (sia nell'andata che nel ritorno) ed all'atto della ripresa del viaggio dopo una fermata.

A tergo di ciascun tagliando sono stampati, in colonne, i nomi delle principali stazioni del percorso con un ordine di caselle per le forature di controllo da praticarsi, durante il viaggio, dai controllori e dal personale di scorta ai treni, accanto al nome dell'ultima di dette stazioni oltrepassata dal viaggiatore, per far risultare che il biglietto è stato fino a quel punto utilizzato.

Le stazioni di partenza dovranno apporre il bollo a umido indicante la data ed il convoglio col quale viene incominciato il

viaggio, tanto *sui tagliandi di andata e di ritorno,* quanto sullo *scontrino di abbonamento.*

L'uso dei detti biglietti non impone ai viaggiatori alcuna formalità di vidimazione, nè in caso di fermata intermedia nè all'atto della partenza nel viaggio di ritorno, all'infuori della foratura di controllo di cui è sopra fatto cenno.

Distribuzione e validità dei biglietti. — La distribuzione dei biglietti speciali avrà principio il giorno 19 aprile corrente, e la validità speciale, rispettivamente loro assegnata scade alle ore 24 dell'ultimo giorno. Però coloro che abbiano iniziato in tempo utile il viaggio di ritorno e si trovino in *viaggio* alla mezzanotte anzidetta, *avranno facoltà di compierlo* a condizione che si rechino direttamente a destinazione senza fermarsi nelle stazioni intermedie.

Fermate intermedie. — I biglietti con validità di *due* e di *otto* giorni non consentono fermate intermedie. Tutti gli altri danno diritto ad una, due o tre fermate nelle stazioni intermedie, sì nell'andata che nel ritorno a seconda della lunghezza del percorso.

La durata delle fermate medesime è limitata soltanto dalla validità dei biglietti.

Agenzie ferroviarie. — La distribuzione dei biglietti speciali viene fatta anche dalle Agenzie ferroviarie nelle località ove queste esistono.

Treni utilizzabili. — I biglietti valgono per viaggiare con tutti i treni aventi vetture della classe corrispondente, salve le esclusioni e le limitazioni di servizio stabilite per determinati treni dell'Orario Ufficiale.

Norme generali. — Tutte le norme generali che regolano l'acquisto e l'uso dei biglietti normali di andata e ritorno sono applicabili ai biglietti speciali di cui trattasi, in quanto non siano modificate dalle disposizioni contenute nella presente Circolare.

Le stazioni ammesse alla vendita dei biglietti riceveranno a cura delle rispettive Divisioni di Movimento appositi avvisi i quali dovranno essere riempiti negli spazi lasciati in bianco in modo chiaro ed appariscente con le indicazioni del nome della stazione distributrice, dei prezzi dei biglietti, della loro validità e del numero delle fermate intermedie concesse, desumendo questi dati dai biglietti medesimi che saranno forniti dall'Ufficio affari diversi viaggiatori in Firenze. Tali avvisi dovranno essere affissi in posti adatti nelle stazioni.

Stazioni ammesse al rilascio dei biglietti di andata e ritorno per Venezia.

a) Con validità di **2 giorni** *compreso quello dell'acquisto.*

Dolo-Marano-Mestre-Mogliano Veneto-Noale Scorzè-Preganziol-S. Michele del Quarto.

b) Con validità di **8 giorni** *compreso quello dell'acquisto.*

Abano - Adria - Alano Fener - Arquà - Badia - Baricetta - Bassano (via Noale Scorzè) - Bassano (Via Padova) - Bassano (via Cittadella) - Battaglia - Belluno - Bevilacqua - Bologna - Bonferraro - Bovolone - Brescia - Brondolo - Buttrio - Caldiero - Camposampiero - Carpanè Valstagna - Carpi - Casarsa - Castagnaro - Castel d'Ario - Castelfranco Veneto (via Padova) - Castelfranco V. (via Treviso) - Castelfranco V. (via Noale Scorzè) - Castelnuovo di Verona - Canavella d'Adige - Chioggia - Ceggia - Ceraino - Cerea - Ceregnano - Cesio Busche - Chiusaforte - Cismon - Cittadella (via Padova) - Cittadella (via Treviso) - Codroipo - Conegliano - Cornuda - Costa - Desenzano - Desenzano Lago (1)-

(1) *I biglietti di andata e ritorno speciali Desenzano Lago-Venezia si trovano vendibili anche a bordo dei piroscafi della Società di Navigazione sul Lago di Garda.*

I biglietti di andata e ritorno lacuali, acquistati a bordo in unione al biglietto di andata e ritorno speciale per l'Esposizione, saranno validi pel ritorno in residenza, anche colla prima corsa dell'ottavo giorno dopo la loro emissione.

Dogna - Domegliara - Dossobuono - Este - Fagarè - Feltre - Ferrara - Fossalta di Piave - Fratta - Gazzo di Bigarello - Gemona - Ospedaletto - Gorgo - Imola - Isola della Scala - Lancenigo - Legnago - Lama - Lendinara - Lerino - Lonigo - Loreo - Lugo - Magnano Artegna - Mantova - Meolo - Mestrino - Modena - Moggio - Monselice - Montagnana - Montebello - Montebelluna - Montegrotto - Motta di Livenza - Mozzecane - Nogara - Oderzo - Ospedaletto Euganeo - Padova - Parona di Valpolicella - Pasian Schiavonesco - Paviole - Pederobba Molinetto - Pescantina - Peschiera - Pianzano - Poiana di Granfion - Polesella - Ponte di Brenta - Ponte di Piave - Pordenone - Portogruaro - Postioma - Quero Vas - Ravenna - Reana del Roiale - Resiutta - Romanore - Rosolina - Roverbella - Rovigo - Sacile - Saletto - Sambonifacio - S. Biagio di Callalta - S. Donà di Piave - S. Giorgio della Richinvelda - S. Giovanni Manzano - Sanguinetto - S. Martino Buonalbergo - S. Stino di Livenza - S. Giustina - S. Antonio Mantovano - S. Maria Maddalena - S. Elena Este - S. Vito al Tagliamento - Schio - Sedico Bribano - Sesto Cordovado - Sommacampagna Sona - Spilimbergo - Spresiano - Stanghella - Stazione per la Carnia - Susegana - Suzzara - Tarcento - Tavernelle - Thiene - Trevignano Signoressa - Treviso - Tricesimo - Udine - Valvasone - Venzone - Verona P. V. - Verona P. N. - Vicenza - Vigasio - Villafranca di Verona - Villabartolomea.

c) Con validità di **10 giorni** *compreso quello dell'acquisto, e con facoltà di* **una fermata intermedia** *tanto nel viaggio di andata che in quello di ritorno*:

Bergamo - Borgo S. Donnino (via Parma, Piadena, Monselice) - Borgo S. Donnino (via Bologna) -Cesena - Crema - Cremona - Faenza - Firenze S. M. N. - Forlì - Lecco - Lodi - Milano C. - Monza - Parma (via Piadena Monselice) - Parma (via Bologna) - Pavia (via Codogno Monselice) - Piacenza - Pistoia - Reggio Emilia - Rimini - Treviglio.

d) Con validità di **15 giorni** *compreso quello dell'acquisto, e con facoltà di* **due fermate intermedie** *tanto nel viaggio di andata che in quello di ritorno*:

Acqui - Albenga - Alessandria - Ancona - Aosta - Arezzo - Ascoli Piceno - Asti - Bra - Carrara - Chiavari - Chiavenna - Como

S. Giovanni - Foligno - Genova P. P. - Grosseto - Ivrea - Livorno C. - Lucca - Macerata - Massa - Novara - Orvieto - Pavia (via Milano-Verona) - Perugia - Pesaro - Piacenza (via Bologna-Padova) - Piacenza (via Milano-Verona) - Pinerolo - Pisa C. - Pontremoli - Saluzzo - Sampierdarena - Savona - Letimbro - Siena - Sondrio - Spezia - Susa - Teramo - Torino P. N. - Torino P. S. - Varallo Sesia - Vercelli - Viareggio.

e) Con validità di **20 giorni** *compreso quello dell'acquisto, e con facoltà di* **tre fermate intermedie** *tanto nel viaggio di andata che in quello di ritorno*:

Aquila degli Abruzzi - Campobasso - Civitavecchia - Chieti - Cuneo - Foggia - Mondovì - Porto Maurizio - Roma Termini - S. Remo - Sulmona - Terni - Viterbo Porta Fiorentina.

f) Con validità di **30 giorni** *compreso quello dell'acquisto, e con facoltà di* **tre fermate intermedie** *tanto nel viaggio di andata che in quello di ritorno, fatta eccezione di quelli in partenza da Peri staz. Primolano e Cormons che non concedono fermate, da Pontebba che ne concedono una, e da Chiasso, Domodossola e Luino che ne concedono due*:

Avellino - Bari - Barletta - Benevento - Brindisi - Caltanissetta - Caserta - Catania Centrale - Catanzaro Sala - Chiasso - Cormons - Cosenza - Domodossola - Lecce - Luino - Messina Centrale - Modane - Napoli (via Foggia-Bologna) - Napoli (via Roma-Fir.-Bol.) - Palermo - Peri stazione - Pontebba - Potenza Inferiore - Primolano stazione - Reggio Calabria Centrale - Salerno - Siracusa stazione - Taranto - Trapani - Ventimiglia - Villa S. Giovanni.

Biglietti in vendita nelle stazioni delle ferrovie corrispondenti.

Società Veneta.

Biglietti con validità di **8 giorni** *compreso quello dell'acquisto*:

Latisana - Palmanova - S. Giorgio di Nogaro - Tolmezzo - Vittorio.

Ferrovia Santhià-Biella.

Biglietti con validità di **15 giorni** *compreso quello dell'acquisto,, e con facoltà di* **due fermate intermedie** *tanto nel viaggio di andata che in quello di **ritorno**:*

Biella.

Circolare N. 55R (C.).

Campionati sportivi universitari in Genova.

Pei viaggi dei partecipanti ai campionati sovraindicati è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per le traversate marittime fra Golfo Aranci e Civitavecchia e fra Palermo e Napoli. Viene inoltre ammesso che i provenienti dalla Sicilia possano compiere il viaggio di andata a Genova e quello di ritorno, o per la via interamente ferroviaria o per quella mista ferroviaria-marittima, od anche compiere un viaggio per la via ferroviaria, e l'altro per la via mista ferroviaria-marittima.

I partecipanti ai campionati saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 22 al 26 aprile 1914.

Ritorno: dal 25 al 28 aprile 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alla Circolare N. 100R-1913.

Il Direttore generale
R. BIANCHI

Roma, 1914 — Tip. Editrice Nazionale — C. 80.

SENTENZA

Concessioni speciali. - Interpretazione. - Usi.

L'Amministrazione può subordinare l'esercizio della facoltà di accordare concessioni speciali, in materia di trasporti, alle condizioni che essa crede. Così può limitare ad un quantitativo prestabilito una riduzione sul prezzo di trasporto (Art. 3 Tariffe).

Non si può invocare l'uso per la interpretazione di un patto che il giudice di merito, con apprezzamento insindacabile, ha dichiarato chiaro e preciso e come tale non bisognevole di interpretazione (Art. 1 Cod. Comm.).

CASSAZIONE DI TORINO — 29 agosto 1913 — Franzosini Luciano c. Ferrovie Stato — Estensore Scotti.

OMISSIS:

Le Ferrovie dello Stato iniziavano due distinti giudizi avanti il Conciliatore ed il Pretore di Rho contro la Ditta Franzosini pel pagamento di supplementi di tassazione su diverse spedizioni di merce macchinari eseguite a piccole velocità da Bologna a Milano per Rho: ma essendosi controverso sulla questione di competenza per valore, le cause furono d'accordo riunite e portate direttamente al Tribunale di Milano come Giudice di primo grado.

La somma complessivamente domandata dalla ferrovia era di L. 937,20 oltre agli interessi e le spese; la controversia dipendeva essenzialmente da una speciale concessione fatta in base alla tariffa 414 e 401 bis dalla cessata Amministrazione delle Ferrovie Mediterranee e confermata poi da quelle di Stato.

Erasi convenuto un prezzo ridotto di L. 40 per tonnellata pel trasporto di macchinari da Bologna a Milano per Rho ed erasi pure in seguito concesso che dette merci potessero essere destinate a Rho anzichè a Milano; senonchè l'Amministrazione ferroviaria sosteneva che la concessione era limitata al quantitativo di 1500 tonnellate, cosicchè la Franzosini doveva pagare la differenza a raggiungere la tassa ordinaria per le tonnellate in più spedite, la Franzosini affermava che le 1500 tonnellate non rappresentavano che l'indicazione del minimo da spedirsi e che il prezzo di 40 lire rimaneva stabilito per qualunque maggiore quantità di merce si fosse da essa spedita.

Il Tribunale, accoglieva le eccezioni della Ditta Franzosini, e l'assolveva dalle domande attrici tranne per una somma di Lire 79,20 dipendente da sopratassa e multa per inesatta dichiarazione di peso.

Da tale sentenza si riteneva gravata l'Amministrazione delle Ferrovie la quale appellava insistendo per l'accoglimento integrale delle sue domande.

La Ditta Franzosini, previa un'eccezione di nullità, dell'appello che ora più non interessa, chiedeva la conferma della sentenza deducendo in subordine tre capitoli di prova per testi di cui il secondo era diretto a provare l'esistenza di un affermato uso commerciale sul modo di interpretare le concessioni speciali fatte dalle Amministrazioni ferroviarie a privati ed a spedizionieri in occasione di determinati trasporti.

La Corte d'Appello accolse la tesi svolta dall'Amministrazione ferroviaria, e rigettando le prove proposte condannò la Franzosini al pagamento della somma richiesta.

Di tale pronuncia si lagna la Franzosini chiedendone l'annullamento per due mezzi registrati dalle ferrovie con regolare controricorso.

All'odierna udienza, previa relazione della causa fatta dal Consigliere Scotti, gli Avvocati delle parti hanno svolto in diritto le ragioni del rispettivo cliente ed il Pubblico Ministero ha concluso per il rigetto del ricorso.

MEZZI DI CASSAZIONE.

Violazione degli Art. 360 N. 6, Codice Proc. Civ. ed Art. 3, Alleg. D alla legge 27 aprile 1885.

Violazione degli Art. 360, N. 6, Codice Proc. Civ., Art. 1 Codice Commercio ed 1135 Codice civile.

L'innegabile abilità con cui è svolto il ricorso della Ditta Franzosini ha saputo dare apparenza di seria discussione di diritto a ciò che in sostanza non si risolve che in una critica agli apprezzamenti di fatto sovranamente espressi dalla Corte di merito.

Perchè si era in tema di contratto di trasporto ferroviario nel quale l'Amministrazione delle Ferrovie, valendosi della generica facoltà accordatale dall'Art. 3 delle Tariffe, aveva concesso alla Ditta Franzosini una riduzione sui prezzi normali, e la controversia era limitata alla estensione di tale concessione in relazione alla quantità della merce oggetto del contratto; cosicchè i giudici del merito si trovavano a non avere altro compito che quello di indagare e decidere se sopra sole 1500 tonnellate di macchinario o in quantità maggiore ed illimitata si fosse la volontà dei contraenti incontrata nell'addivenire alla stipulazione; compito cui essi addivenivano con apprezzamenti incensurabili in questa sede, tali essendo per legge le conclusioni cui il magistrato del fatto addiviene in seguito al convincimento che esso trae dall'esame degli atti di causa e dalla indagine sulla volontà delle parti nelle stipulazioni contrattuali.

Insindacabilità limitata solo dall'eventuale erroneo criterio giuridico o falsa interpretazione di legge che abbia guidato il giudice nei concetti direttivi del suo convincimento; del che appunto si avvalora la Ditta ricorrente affermando che la Corte Milanese fu tratta alla sua denunciata decisione violando l'Art. 3 della legge 27 aprile 1885 e dando del suo giudicato insufficiente motivazione.

Ma nè l'un vizio nè l'altro affliggono l'impugnata sentenza.

Per dire violato il citato Art. 3 della tariffa parte il ricorso da una interpretazione dello stesso che deve necessariamente dirsi arbitraria finchè sia vero che alla legge non si può attribuire altro senso che quello fatto palese dalle parole secondo la connessione di

esse e dalla intenzione del legislatore. Vorrebbesi dal ricorso dimostrare che quando l'Amministrazione è autorizzata dalla legge ad « accordare speciali ribassi di tariffa od altre facilitazioni, purchè « ciò abbia luogo in eguale misura a chi ne faccia richiesta, offra « eguali vantaggi e si trovi a parità di circostanze... » non possa poi determinare alla stessa una limitazione di quantità o di tempo, cosicchè debba la concessione avere effetto finchè il governo non l'abbia sospesa o revocata, valendosi della successiva disposizione che è del preciso tenore:

« Di queste concessioni deve essere dato in tempo utile preav-« viso al Governo, il quale potrà sospenderle o revocarle ».

Si disse tale interpretazione arbitraria; essa è però certo illegale. Invero quando pur fosse esatto, ed è assai discutibile, che la disposizione speciale in esame avesse per fine, non di favorire determinate industrie o regioni, ma di attirare e favorire il maggior quantitativo di spedizioni, ciò non toglierebbe che di fronte alla nuda espressione di una facoltà data all'Amministrazione ferroviaria, unica condizione essendo una parità di trattamento che ora non cade in questione. l'Amministrazione stessa dovrebbe riconoscersi l'unico giudice competente a conoscere dei limiti e del tempo in cui dell'accordatale facoltà le converrà valersi salva solo la facoltà di sospensione o di revoca riservata al Governo.

Che se la legge dettasse qualche norma circa la valutazione di quelle condizioni nelle quali le facilitazioni debbono concedersi, potrebbe comprendersi una questione sulla reale sussistenza o meno di quelle condizioni e sul diritto che ne scaturisse ad ottenere la concessione, e così controversia potrebbe sorgere quando si presentasse alcuno che, affermando di trovarsi in identiche condizioni della Ditta Franzosini, chiedesse di riconoscergli il diritto ad ottenere uguali facilitazioni. Ma quando la lettera della legge conferisce nettamente una facoltà ad accordare facilitazioni, sarebbe aggiungere illegalmente alla legge e disconoscere il chiaro significato del vocabolo « facoltà », il pretendere di apporre all'esercizio di questa vincoli e limitazioni di cui non esiste traccia nella legge. Nè è valida ragione quanto scrive la Ditta ricorrente che « è certo « che le concessioni di favore nel trasporto ferroviario hanno il loro « corrispettivo per il vettore nell'utile che proviene dall'attrarre il « maggior quantitativo di tonnellaggio nelle proprie reti ferrovia-

« rie; è quindi un assurdo che l'Amministrazione ferroviaria nel « concedere le concessioni di favore imponga un limite massimo di « tonnellaggio; il limite che si impone non può essere se non il li- « mite minimum » essendo evidente che, a parte l'esattezza del giudizio sulla realtà dell'utile che le ferrovie possono trarre dal concedere maggiori facilitazioni, è per lo meno altrettanto assurdo il sostenere che le ferrovie siano obbligate a non limitare le facilitazioni che concedono per ciò solo che ne verrà a loro maggior vantaggio.

E tutto questo pur supponendo che l'art. 3 in esame fosse dal legislatore dettato, come la ricorrente sostiene, solo per favorire ed attirare un maggior quantitativo di spedizioni. Ma neppure tale opinione trova valido appoggio sia nella legge sia nei lavori suoi preparatorii dai quali lo stesso ricorso non sa trarre argomento che non sia la ripetizione della sua affermazione.

Come non vale il richiamo alla facoltà riservata al Governo di sospendere od invocare le concessioni, essendo tale riserva unicamente consona a quel diritto di superiore sindacato pel modo di esercizio di un servizio che tanto attiene ed interessa l'economia pubblica ed il progresso e sviluppo delle industrie e dei commerci nazionali.

Non regge quindi in alcun modo la censura principale mossa al giudicato della Corte Milanese.

La Ditta ricorrente muove però alla sentenza in esame nuove censure e sostiene essa che, con difetto di motivazione e violando in ogni modo l'Art. 1 del Codice di Commercio, abbiano i giudici del merito rifiutato l'ammissione del capitolo di prova testimoniale, con cui la Ditta intendeva « stabilire la sussistenza dell'uso vigente « nel commercio nel senso che in tutte le concessioni speciali da « parte di Amministrazioni ferroviarie a privati e spedizionieri in « occasione di determinati trasporti, quando viene fissato un quan- « titativo, questo si intende un quantitativo minimo ».

Ma il ricorso vuol dimenticare che l'Art. 1 del Cod. di Commercio dispone, nella sua precisa e chiara lettera che gli usi mercantili si osservano quando le leggi commerciali non dispongono, e che, costituendo i contratti legge per le parti, non potrebbe mai invocarsi un uso in contraddizione colla precisa e chiara pattuizione emanante dal contratto.

E poichè la Corte del merito incensurabilmente ritenne che il contratto di trasporto intervenuto fra la Ditta Franzosini e l'Amministrazione per il quale erasi concessa una speciale diminuzione sui prezzi di tariffa ordinaria, aveva avuto per oggetto esclusivamente una quantità di 1500 quintali di macchinario, era inutile ammettere la prova di un uso che, pur riconosciuto esistente, non avrebbe potuto avere influenza alcuna sull'esito della controversia.

Nè può affermarsi che la sentenza contenga al riguardo deficiente motivazione, voltachè nella stessa si legge: « la prova non è « da ammettersi giacchè la convenzione risultante dalla lettera « 24 maggio 1904 troppo chiaramente limita a 1500 tonnellate il « macchinario da trasportarsi perchè si possa con presunzioni de- « dotte dall'asserito uso modificare così profondamente il contratto « che è per sè stesso così delimitato e preciso ».

Per q. m. la Corte rigetta il ricorso come sopra proposto dalla Ditta Luciano Franzosini per ottenere l'annullamento della sentenza 28 novembre-6 dicembre 1912 della Corte di appello di Milano. Devolve alle finanze dello Stato il fatto deposito e condanna essa ricorrente alle spese che, a favore della controricorrente Amministrazione ferroviaria si liquidano in lire duecentocinquanta (250), riservata a quest'ultima ogni ragione per risarcimento di danni.

ANNO VII - N. 17

23 APRILE 1914

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, aprile 1914 — Tip. Editrice Nazionale - C-80

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

In Appendice:

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

D. M. *di nomina nel Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visti gli art. 63 e 64 della legge 7 luglio 1907, N. 429, e l'articolo 1 del R. D. 28 giugno 1912, N. 728;

Sulla designazione del Ministro per l'Agricoltura, l'Industria e il Commercio;

DECRETA:

Il Sig. Comm. Carlo DRAGONI, Ispettore Generale del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, è chiamato a far parte del Consiglio generale del traffico quale uno dei Rappresentanti del Ministero stesso, in sostituzione del Sig. Comm. Ing. Luigi BELLOC.

Roma, addì 2 aprile 1914.

Il Ministro
CIUFFELLI

Ordine di Servizio N. 132. (M. C.).

Trasporto delle materie pericolose e nocive.

(Vedi alleg. 9 alle Tariffe e Condizioni pei trasporti).

Viene ristampata l'Istruzione per l'applicazione dell'allegato 9 alle Tariffe e condizioni pei trasporti, che comprende tutte le disposizioni emanate al riguardo dopo l'edizione, di cui l'ordine di servizio N. 2-1910, la quale resta annullata.

In particolare si richiama l'attenzione del personale sugli allegati D e E, che hanno subìto notevoli varianti, e sui nuovi allegati F, G, H ed I.

L'Istruzione sarà distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7 e 22, previa richiesta che le Divisioni Movimento faranno al Magazzino Stampe di Bologna.

Si fa pure luogo alla ristampa delle « Norme per il trasporto delle materie pericolose e nocive » le quali in confronto della precedente edizione del gennaio 1910 presentano poche varianti, che saranno pubblicate sotto forma di appendice in base alla quale dovrà essere aggiornata l'edizione medesima.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 14, 15, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 133. (C.).

2° Supplemento all'Istruzione per l'eseguimento dei trasporti merci da o per l'estero (servizio internazionale).

(Vedi Ordine di Servizio N. 279-1913).

Col 1° maggio 1914 entrerà in vigore il 2° Supplemento all'Istruzione pei trasporti da o per l'estero (edizione 1° gennaio 1913).

Detto supplemento, che contiene parecchie modificazioni ed aggiunte, fra le quali quella riflettente l'Allegato XXI (*Modello speciale per avviso d'incasso di assegni scortanti le spedizioni per l'Italia in servizio colle Poste Svizzere*) sarà, come di consueto, distribuito alle stazioni ed agli uffici interessati, dall'Ufficio Contabilità dei Prodotti di Firenze.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 134. (C.).

Concessione speciale XIV.

(Vedi Ordini di Servizio N. 15 e 40-1914).

Nell'elenco delle Società ginnastiche di cui l'allegato B all'Ordine di Servizio N. 15-1914 si dovranno ripristinare i nomi delle seguenti Società che vengono riammesse al beneficio della Concessione speciale XIV:

Cassano Magnago	Società Ginnastica Cassanese « Sempre Liberi ».
Napoli	Società Ginnastica « Neapolis ».
Treviso	Società Ginnastica « Unione Sport ».

Nell'elenco stesso, aggiungasi, seguendo l'ordine alfabetico delle sedi, le Società di cui appresso:

Brindisi	Società Ginnastica « Brindisi Sport ».
Cosenza	Società Sportiva Fortitudo.
Serramanna (Cagliari)	Società Ginnastica Gialeto.
Vigevano	Società Ginnastica « La Vigevano ».
Milano	Ricreatori laici « G. Garibaldi ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *e* 22.

Ordine di Servizio N. 135. (M.).

Soppressione del Circolo di ripartizione di Chivasso.

Col 1° maggio 1914 il Circolo di ripartizione di Chivasso è soppresso e le stazioni che ne fanno parte vengono assegnate ai Circoli di Torino, Novara ed Alessandria.

Di conseguenza, il prospetto allegato all'Ordine di Servizio N. 335-1912 « Circoscrizione dei Circoli di ripartizione », per quanto riguarda il Compartimento di Torino, è modificato come segue:

COMPARTIMENTO	CIRCOLO	CIRCOSCRIZIONE
Torino	Torino	**Chivasso** (e), **Casale Popolo** (e), **Asti** (e), **Bra** (c), **S. Giuseppe di Cairo** (c), **Savona** (c).
	Novara	**Chivasso** (e), **Casale Popolo** (c), **Asti** (e), **Valenza** (e), **Torreberetti** (e), **Cava Carbonara** (e), **Corsico** (c), **Rho** (e), **Vignale** (c), **Arona** (e), **Domodossola** (e).
	Alessandria	**Cava Carbonara** (c), **Torreberetti** (c), **Valenza** (c), **Asti** (c), **Bra** (e), **S. Giuseppe di Cairo** (e), **Acqui** (c), **Alessandria** (c).

Circolare N. 39. (M.).

Trasporti a vagone completo con treni viaggiatori diretti od accelerati.

Si è rilevato che pei trasporti a vagone completo, da inoltrare per tutto o parte del percorso con treni viaggiatori diretti od accelerati, non sempre vengono utilizzati carri adatti, e cioè:

pel trasporto di merci da inoltrare con treni diretti: i carri della serie F specializzati, di cui l'Ordine di Servizio N. 56-1914, oppure, in mancanza, carri F di portata non inferiore alle 12 tonnellate, ascritti alla (1) categoria di velocità e muniti degli apparecchi pel freno Westinghouse e pel riscaldamento a vapore;

pel trasporto di merci e bestiame con treni accelerati: carri di portata non inferiore alle 12 tonnellate, ascritti alle due prime categorie di velocità (eccezionalmente alla terza) e, possibilmente, provvisti degli apparecchi di cui sopra.

Cadono in siffatta irregolarità specialmente le stazioni dalle quali i trasporti che devono poi proseguire con i treni diretti od accelerati partono con altri treni, inquantochè le medesime non sentono direttamente la necessità di utilizzare carri idonei.

Ne conseguono difficoltà di manovra alle stazioni che devono in seguito attaccare i carri a treni diretti od accelerati, limitazioni nella marcia dei treni medesimi, e qualche volta l'impossibilità di far proseguire i carri stessi coi treni diretti od accelerati, con danno degli speditori che hanno pagato la sopratassa per accelerare la resa del trasporto.

Ricordato che per le spedizioni del genere, sia che si tratti di trasporti eseguiti sotto il regime di apposito atto d'obbligo, sia di trasporti pei quali è di volta in volta autorizzato l'inoltro con treni diretti od accelerati, i mittenti non hanno diritto di domandare o pretendere carri di portata inferiore alle 12 tonnellate, si richiamano le stazioni al dovere di utilizzare, pei trasporti medesimi, esclusivamente i carri specificati nel primo capoverso della presente Circolare.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 21 *ed ai Controllori del materiale.*

Circolare N. 40. (C.).

Trasporti a domicilio a Cividale.

Col giorno 30 aprile 1914 cesserà il servizio dei trasporti a domicilio alla stazione di Cividale (Società Veneta).

Per conseguenza, si dovranno cancellare le relative indicazioni a pag. 65 del fascicolo « Norme, condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio, ediz. 1912 » nonchè la lettera D alla colonna 7 della pag. 36 del prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza, edizione 1913, di fianco al nome della stazione anzidetta.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 41. (C.).

Trasporti a domicilio a Molare.

Col giorno 1° Maggio 1914 verrà aperta a Molare l'Agenzia di città ed istituito il servizio di presa e consegna a domicilio fra quel comune e la stazione omonima.

Nel foglio allegato sono indicate le aggiunte da apportarsi tanto al fascicolo « Norme, condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio - edizione 1912 », quanto al « Prontuario generale delle distanze chilometriche - edizione 1908 ».

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Allegato alla Circolare N. 41-1914.

AGGIUNTE AL FASCICOLO

“ Norme, Condizioni e Corrispettivi pei trasporti a domicilio ”

(edizione 1912)

A pag. 14, di fianco al nome della Stazione di Barletta, aggiungere alla colonna 1 l'indicazione: « 1ª ».

A pag. 23, fra i nomi delle stazioni di Modica e Moncalvo aggiungere: « (*) Molare, vedi pag. 37 ».

A pag. 26, di fianco al nome della stazione di Perugia, aggiungere alla colonna 1 l'indicazione: « 1ª e 2ª ».

A pag. 37, aggiungere le seguenti indicazioni;

Avvertenze a pagina 12	LOCALITÀ	Grande Velocità							Piccola Velocità				OSSERVAZIONI
		Pacchi ferroviali (Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.) Tassa per ogni spedizione ed operazione di		Numerario e preziosi		Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Tassa minima per ogni spedizione	Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Granaglie cereali e farine	Tassa minima per ogni spedizione	
		presa facoltativa e consegna obbligatoria	presa e consegna non obbligatoria	Prezzo per ogni lire mille indivisibili	Diritto fisso per ogni spedizione	Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 kg.			Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 kg.				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1ª e 2ª	(*) Molare	0.15	—	0.15	0.15	0.25	0.40	0.15	0.15	0.40	0.20	0.15	

Aggiunte al " Prontuario generale delle distanze chilometriche "

(edizione 1908)

Alla colonna 14 della pag. 57, di fianco al nome della stazione di Molare, aggiungere l'indicazione «G. P.».

Circolare N. 42. (M.).

Fogli di accompagnamento dei carri misti a P. V.

Ogni qualvolta per la registrazione delle spedizioni contenute in un medesimo carro misto normale o supplementare a P. V. non sia sufficiente il quadro B del foglio di accompagnamento mod. M-217*a* od M-217*b*, le Stazioni o le Squadre di trasbordatori debbono far uso dell'apposito allegato mod. M-217*a* o M. 217*b interno*, da richiedersi ai competenti Magazzini nei modi regolamentari.

Tale allegato deve essere completato nella intestazione con le indicazioni del numero del foglio di accompagnamento al quale si riferisce, del numero del carro, dell'itinerario, della data di emissione, del nome della Stazione o del numero della Squadra che ha emesso il foglio di accompagnamento originario, e deve rimanere sempre unito al foglio di accompagnamento stesso del quale costituisce il complemento.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 9,, 11, 14, 15, 16, 18, 19, 20, 21, 22, *ai Controllori del materiale ed al personale delle stazioni adibito alla compilazione dei documenti di scorta ai treni.*

Il Direttore generale

R. BIANCHI

Ordine di Servizio N. Iv (M.).

Attivazione dell'orario generale 1° maggio 1914.

Col 1° maggio 1914 verrà attivato un nuovo orario generale dei treni sull'intera Rete.

Il nuovo orario contempla modificazioni tanto nelle comunicazioni dirette internazionali ed interne, quanto in quelle locali, le quali ultime verranno aumentate su parecchie linee.

Comunicazioni dirette internazionali.

Transito di Ventimiglia. — Il diretto 135 sarà posticipato di 40 minuti, assicurandone meglio le coincidenze coi treni francesi.

Transito di Modane. — Il diretto 4 sarà sostituito dal diretto 6, con partenza da Torino alle 9,55, in prosecuzione dell'omonimo direttissimo da Roma, il cui arrivo sarà anticipato alle 9,35, ed in arrivo a Modane alle 12,15, acquistando anche a Torino la coincidenza col treno 82, proveniente da Milano e Venezia.

Transito di Domodossola. — Il diretto 255 sarà posticipato di 25 minuti, in relazione alla analoga posticipazione del diretto coincidente, proveniente dal Lötschberg.

Sarà istituito il nuovo diretto 263, in partenza da Domodossola alle 13,55, con arrivo a Milano alle 16,15, in prosecuzione di un diretto proveniente dal Lötschberg.

Il treno 259 sarà reso diretto anche sul percorso Domodossola-Arona.

Il direttissimo 261 sarà anticipato di 20 minuti.

Il diretto 252 sarà anticipato di 20 minuti in partenza da Milano, e destinato specialmente al servizio di 3ª classe, nonchè al servizio locale fino a Domodossola e Briga.

Il diretto 254, attualmente destinato al servizio del Lötschberg, sarà classificato direttissimo, posticipato in partenza da Milano dalle 8 alle 8,45 per attendere il treno 16 da Roma, e destinato, oltre che al servizio del Lötschberg, anche a quello verso Losanna. Esso verrà escluso dal servizio di 3ª classe, assegnato completamente al 252.

Il diretto 260 sarà posticipato in partenza da Milano dalle 15,25 alle 16.

Transito di Chiasso. — I diretti 71 e 75 saranno sdoppiati fra Chiasso e Milano, in relazione ad analogo sdoppiamento fatto dalle Ferrovie Federali Svizzere pei loro treni coincidenti. Il 71 sarà preceduto dal 311, in arrivo a Milano alle ore 16, e portante la sezione di Zurigo; il 75 sarà preceduto dal 315, in arrivo a Milano alle 20,15, e portante la sezione di Basilea.

Il diretto 72 sarà ritardato in partenza da Genova dalle 17,40 alle 18,25, in relazione alla posticipazione del coincidente 135 da Ventimiglia, e dalle 21,5 alle 21,50 in partenza da Milano.

Esso verrà escluso dal servizio di 3ª classe anche fra Milano e Chiasso; su questa tratta gli verranno soppresse anche tutte le fermate intermedie, eccettuata quella di Como, assegnando le fermate stesse ed il servizio di 3ª classe ad un nuovo diretto 322 ,in partenza da Milano alle 21, treno che coinciderà a Chiasso con un treno svizzero per Lucerna.

Transito di Primolano. Sarà istituito un nuovo diretto 439, in partenza da Primolano alle 10,18 con arrivo a Venezia alle 12,15, in prosecuzione di un diretto proveniente da Trento.

Transito di Pontebba. — Il diretto 178 sarà posticipato di 25 minuti, in relazione ad analoga posticipazione del coincidente treno austriaco per Vienna.

Transito di Cormons. — Per questo transito verrà istituita una nuova coppia di comunicazioni dirette fra Milano e Trieste, per la via di Vicenza-Treviso-Udine. Uno dei nuovi diretti (451), partirà da Vicenza alle 3,25, in coincidenza col direttissimo proveniente da Milano (nuovo 97), il quale a sua volta prenderà la coincidenza del direttissimo 261 proveniente da Parigi e Sempione; questo nuovo treno proseguirà da Treviso come treno 412, arrivando a Cor-

mons alle 7,5, in coincidenza con un diretto per Trieste, Vienna e Budapest; in senso inverso il nuovo diretto 419 partirà da Cormons alle 22,22 dopo aver preso la coincidenza con un diretto proveniente da Trieste, Vienna e Budapest, e da Treviso proseguirà come treno 452, giungendo a Vicenza alle 2,15, in coincidenza ivi col diretto 82 per Milano e Parigi.

Treni di lusso.

Symplon Express. — Nel senso da Trieste e Venezia verso Parigi e Londra esso verrà lievemente ritardato, e precisamente il diretto 435 partirà da Cormons alle 9.46 in luogo delle 9.20 giungendo alle 12,35 in luogo delle 12,10 a Venezia, da dove il lusso мP partirà alle 12,45 invece che alle 12,20, con arrivo a Domodossola alle 19,17 in luogo delle 19,5.

Berlino-Tirolo-Roma. — Questo treno di lusso, che durante gli scorsi anni si effettuava pel periodo dal 1° maggio al 30 novembre, non avrà più luogo nell'anno corrente.

Comunicazioni dirette interne.

Torino-Milano. — Su questa linea sarà stabilita una nuova coppia di comunicazioni semidirette; nel senso da Torino verso Milano sarà fuso l'attuale diretto 163 fra Torino e Santhià coll'accelerato 1045 fra Santhià e Milano, formando il nuovo treno 93; in senso inverso verrà fuso l'attuale accelerato 1046 fra Milano e Santhià col diretto 164 fra Santhià e Torino, stabilendo il nuovo treno 88, con partenza da Milano alle 14,40, in continuazione del diretto omonimo da Venezia, ed in coincidenza col diretto 307 da Chiasso e Gottardo.

Milano-Genova. — Il direttissimo 61 verrà trasformato in diretto e destinato più specialmente al servizio locale fra Milano e Genova, provvedendosi alla prosecuzione verso Genova e la Riviera dei viaggiatori in arrivo dal Gottardo col treno 61 (nuovo 63) a mezzo del nuovo direttissimo 63, in partenza da Milano alle 7.10, treno che coinciderà a Genova col diretto 136 per Ventimiglia.

Milano-Verona-Venezia. — Il direttissimo 91 (nuovo 97) sarà posticipato in partenza da Milano dalle 23,35 alle 0.10, messo in coincidenza col 261 dal Sempione, ed accelerato nella sua marcia.

Il diretto 97 (nuovo 91) sarà invece anticipato in partenza da Milano dalle 0,30 alle 23,25, mettendolo in prosecuzione del diretto omonimo da Torino, e cederà il passo a Verona P. V. al direttissimo 97.

Il diretto 82 sarà posticipato di 20 minuti da Venezia.

Genova-Pisa-Roma. — Il diretto 8 sarà posticipato di 20 minuti in arrivo a Genova e sollevato sul tronco Pisa-Spezia dal servizio locale mediante la istituzione del nuovo accelerato 1600, che lo precede immediatamente su detta tratta.

Il direttissimo 2 sarà posticipato di 20 minuti in partenza da Roma, ed accelerato di altrettanto fra Roma e Genova.

Milano-Bologna-Firenze-Roma. — Allo scopo di sollevare la linea Porrettana dall'ingente movimento di treni che attualmente vi si verifica, specialmente di notte, saranno col nuovo orario deviati dalla linea stessa i treni direttissimi 35 e 36, istradandoli per Faenza-Firenze Campo di Marte. In dipendenza di detto nuovo istradamento, l'arrivo a Roma del treno 35 docrà venir ritardata dalle 8,50 alle 9,35, e l'arrivo a Milano del treno 36 dalle 9,10 alle 9,30.

Bologna-Lecce. — Il treno 51 verrà reso diretto anche sul tronco Ancona-Castellammare Adriatico; sullo stesso tronco verrà reso diretto anche il treno 52, il quale in tal modo verrà ad essere diretto per l'intero percorso Bari-Bologna.

Tali treni saranno sussidiati sulle tratte indicate da nuovi treni di carattere locale.

Il diretto 58 sarà sussidiato fra Ancona e Bologna in via permanente dal diretto 38 in precedenza, treno che negli scorsi anni veniva effettuato solo pel periodo dal 1° luglio al 30 settembre. La continuazione di detto treno da Bologna fino a Milano rimarrà però sempre limitata al periodo 1° luglio-30 settembre.

Sarà istituito il nuovo diretto 583, in partenza da Bologna alle ore 7, con arrivo in Ancona alle 11,37, treno che fra Rimini ed Ancona sostituirà l'attuale accelerato 1837, limitato a Rimini.

Roma-Napoli. — Sarà istituito il nuovo diretto notturno 100, in continuazione dell'omonimo proveniente da Reggio Calabria, fissandone la partenza da Napoli alle 0,30 e l'arrivo a Roma alle 7,35. In conseguenza l'accelerato 1810 verrà anticipato di circa un'ora.

Napoli-Potenza-Brindisi. — In causa di numerosi rallentamenti esistenti su questa linea dovuti a lavori in corso, si rende necessario di allungare alquanto la marcia di alcuni treni a lungo corso.

A tale riguardo trovansi da segnalare specialmente il diretto 807, il quale anticiperà la sua partenza da Napoli dalle 19,15 alle 18,35, mantenendo invariata l'ora di arrivo a Brindisi, ed il diretto 810, il quale anticiperà la partenza da Brindisi dalle 20,28 alle 19,45, mantenendo invariata l'ora di arrivo a Napoli.

Napoli-Battipaglia-Reggio Calabria. — Anche su questa linea, causa importanti lavori di rafforzamento in corso, si rende necessario di allungare la marcia dei treni diretti di circa un'ora.

Così il direttissimo 101 verrà ritardato in arrivo a Villa San Giovanni di circa un'ora, ed il 102 anticipato di altrettanto in partenza da Villa. Il diretto 107 sarà posticipato di 10 minuti da Napoli e di 1 ora e 10 minuti in arrivo a Villa e Reggio, il diretto 100 anticipato da Reggio arriverà a Napoli 15 minuti più tardi. Il treno 109 anticipato di 45 minuti da Napoli, giungerà a Reggio 11 minuti più tardi, il treno 106 anticipato di 40 minuti da Reggio giungerà a Napoli mezz'ora più tardi .

Messina-Patti-Palermo. — I treni diretti e direttissimi di questa linea saranno modificati in relazione alle modificazioni sopraindicate pei treni coincidenti sul Continente.

Così il diretto 107 ed il direttissimo 101 saranno posticipati di oltre un'ora; il diretto 109 di 25 minuti; il direttissimo 102 sarà anticipato di 40 minuti; il diretto 106 di un'ora e 10 minuti. L'accelerato notturno 1970, che attualmente si collega col diretto 100, verrà soppresso, ed in sua vece sarà istituito il nuovo diretto 118, con partenza da Palermo alle 6,30 ed in arrivo a Messina a mezzodì.

Messina-Catania-Siracusa. — In dipendenza della posticipazione del diretto 107, verrà stabilita la sua prosecuzione verso Ca-

tania e Siracusa a mezzo del nuovo diretto 117, col quale sarà possibile di raggiungere a Catania l'accelerato 1971 per Siracusa, ritardato di soli 20 minuti.

Il diretto 119 verrà ritardato di 20 minuti, ed il direttissimo 101 di un'ora.

L'accelerato 1990 Siracusa-Catania ed il diretto 100 Catania-Messina saranno anticipati di 20 minuti. Il direttissimo 102 sarà anticipato di un'ora, ed il diretto 116 di 40 minuti.

Comunicazioni di interesse locale.

Sulla maggior parte delle linee della Rete saranno introdotte importanti modificazioni di orario, dipendenti in generale da aumenti che vengono fatti nelle comunicazioni locali, specialmente istituendo la quarta coppia su alcune linee attualmente servite da sole tre coppie, e la quinta su parecchie servite da quattro coppie.

Nuovi servizi di 3ª classe con treni direttissimi e diretti.

61		Milano-Genova.
451-412	(nuovo)	Vicenza-Cormons.
419-452	(nuovo)	Cormons-Vicenza.
263	(nuovo)	Domodossola-Milano.
311	(nuovo)	Chiasso-Milano.
315	(nuovo)	Chiasso-Milano.
322	(nuovo)	Milano-Chiasso.
549		Livorno-Firenze.
583	(nuovo)	Bologna-Ancona.
100	(nuovo)	Napoli-Roma.
117	(nuovo)	Messina-Catania.
118	(nuovo)	Palermo-Messina.

Inoltre la 3ª classe sarà assegnata anche a tutti i nuovi diretti temporanei estivi.

Servizi di 3ª classe che vengono soppressi.

4	(nuovo 6)	Torino-Modane.
63		Milano-Genova.
72		Milano-Chiasso.
254		Milano-Domodossola.
91	(nuovo 97)	Vicenza-Venezia.

Treni aventi carrozze soltanto di 2ª e 3ª classe.

Col nuovo orario generale estivo sarà soppressa per parecchi treni, specialmente per quelli di nuova istituzione e su linee di carattere locale, la 1ª classe.

Sarà però provveduto a separare in detti treni i viaggiatori muniti di biglietti valevoli per la 1ª classe, riservando ad essi compartimenti di 2ª classe, ai quali saranno applicati appositi cartelli indicatori.

Treni, derrate e merci.

Il treno merci 6118 Modena-Ala viene ritardato in partenza da Modena alle 12, e, con acceleramento di marcia, anticipato in arrivo ad Ala alle 17,50. Detto treno, nel periodo dal 20 maggio al 30 agosto, sarà specializzato pei trasporti derrate in partenza ed in transito da Modena e Verona. Le ferrovie estere interessate hanno provveduto pel proseguimento da Ala alle 19,30 del giorno stesso, con arrivo a Monaco alle 15,9 del giorno seguente.

Pei trasporti dalla linea di Chioggia, oltre al treno QQ, viene introdotto in orario il treno 8068, Chioggia-Ala, da effettuarsi quando l'intensità del lavoro lo richieda.

Vengono previsti in orario i treni 7482 e 7484 Caserta-Portonaccio-Pontassieve-Borgo S. Lorenzo-Faenza, per provvedere, ove se ne riconosca la necessità durante i periodi di forte lavoro, all'istradamento, per la via suindicata, di una parte dei trasporti dal Meridionale pel transito di Ala. L'effettuazione, per derrate,

di tali treni straordinari, rimane subordinata alle disposizioni di questa Direzione Generale.

Il treno merci diretto 6113 viene anticipato ed il treno merci diretto 6036 viene ritardato fra Milano e Piacenza.

Il treno 6502 racc. G. V. viene anticipato di circa 2 ore in partenza da Napoli, soppresso da Bologna a Milano. Il servizio di raccoglitore G. V. su quest'ultimo tratto verrà disimpegnato dal treno 6036.

Il treno 6593 raccoglitore G. V. Roma-Tuscolana-Reggio C. viene posticipato in partenza da Roma alle ore 10,15 ed istradato per la via di Cancello-Torre Annunziata C. anzichè per la via di Mercato S. Severino.

Disposizioni riguardanti il passaggio dal cessante al nuovo orario.

Per il passaggio dall'attuale al nuovo orario 1° maggio si osserveranno le seguenti norme:

Nel giorno 30 aprile p. v. non si dovranno effettuare quei treni facoltativi che, per orario o per prevedibile ritardo, non possano giungere a destino o terminare la corsa in una stazione capolinea pima della mezzanotte.

L'effettuazione dei treni speciali nella notte dal 30 aprile al 1° maggio e quella dei treni straordinari qualsiasi nel giorno 1° maggio, saranno subordinate alle disposizioni che le Divisioni del Movimento riterranno opportuno di impartire per la regolare circolazione dei treni.

Resta a cura delle suddette Divisioni di disporre riguardo al passaggio dal cessante al nuovo orario pei treni merci senza viaggiatori, nonchè per quei treni viaggiatori qui di seguito non indicati, il cui orario non muta rispetto alle ore interessanti il servizio viaggiatori, oppure abbia subìto soltanto lievissimi ritocchi, coordinando le loro disposizioni alle seguenti. Esse dovranno anche

dare tutte le disposizioni di dettaglio relative al passaggio dal vecchio al nuovo orario anche per i treni qui sotto nominati:

Linea Domodossola-Milano. — Il direttissimo 261 viaggierà col cessante orario fino a destinazione.

Il diretto 262 assumerà il nuovo orario in partenza da Milano.

Linea Chiasso-Milano. — Il diretto 74 assumerà il nuovo orario in partenza da Monza.

Linea Parma-Spezia. — Il direttissimo 15 assumerà il nuovo orario in partenza da Berceto.

Linea Milano-Venezia. — Il treno di lusso NV assumerà il nuovo orario in partenza da Brescia.

I treni 91 e 97 assumeranno il nuovo orario in partenza da Milano, donde pure avrà origine l'omnibus 4507 del nuovo orario per Treviglio e Bergamo.

L'accelerato 1436 assumerà il nuovo orario in partenza da Vicenza.

Linea Pontebba-Udine-Venezia. — Il nuovo diretto 419 avrà origine da Udine la sera del 30 aprile, attendendo però il 2729 da Cormons viaggiante col vecchio orario.

L'accelerato 1526 proseguirà da Treviso regolato dal nuovo orario.

Linea Venezia-Bologna. — Il diretto 49 assumerà il nuovo orario in partenza da Padova.

Linea Genova-Pisa. — Il direttissimo 7 assumerà il nuovo orario in partenza da Spezia.

Il direttissimo 9 assumerà il nuovo orario in partenza da Nervi.

L'accelerato 1616 assumerà il nuovo orario in partenza da Chiavari.

L'accelerato 1012 assumerà il nuovo orario in partenza da Spezia.

Linea Viareggio-Lucca. — Il nuovo treno 2979 avrà luogo fin dalla lotta dal 30 aprile al 1° maggio.

Linea Pisa-Roma. — Il direttissimo 4 viaggierà regolato dal cessante orario fino a Pisa.

I direttissimi 6 e 16 assumeranno il nuovo orario in partenza da Grosseto.

Il diretto 8 partirà da Roma regolato dal nuovo orario.

Linea Milano-Bologna-Firenze-Roma. — Il diretto 31 assumerà il nuovo orario in partenza da Piacenza.

Il misto 6034 viaggierà regolato dal cessante orario fino a destinazione.

I direttissimi 35 e 36 saranno istradati per Faenza-Firenze Campo di Marte incominciando colla notte dal 30 aprile al 1° maggio.

Il diretto 24 assumerà il nuovo orario in partenza da Bagni della Porretta.

Il direttissimo 26 e l'accelerato 1586 assumeranno il nuovo orario in partenza da Pistoia.

L'accelerato 1721 viaggierà regolato dal cessante orario fino a destinazione.

Il diretto 27 assumerà il nuovo orario in partenza da Firenze S. M. N.

Il direttissimo 36 assumerà il nuovo orario in partenza da Chiusi.

Il diretto 28 partirà da Roma regolato dal nuovo orario.

Linea Faenza-Firenze. — Incominciando dalla notte dal 30 aprile al 1° maggio transiteranno la prima volta per questa linea i treni direttissimi 35 e 36.

Linea Pisa-Pistoia-Firenze. — Il treno 4740 viaggierà regolato dal cessante orario fino a destinazione.

Linea Livorno-Empoli-Firenze. — Il diretto 545 assumerà il nuovo orario in partenza da Pisa.

Linea Empoli-Siena-Chiusi. — Il treno 1667 viaggierà col cessante orario fino a destinazione.

Linea Ancona-Roma. — Il treno 607 assumerà il nuovo orario in partenza da Falconara.

Il diretto 608 proseguirà da Terni regolato dal nuovo orario.

Linea Porto Civitanova-Fabriano. — Il treno 3287 assumerà il nuovo orario in partenza da San Severino Marche.

Linea Terontola-Perugia-Foligno. — Il treno 3232 assumerà il nuovo orario a Perugia, incrociandovi però normalmente il 3231.

Linea Castellammare Adriatico-Roma. — Il treno 617 viaggierà col cessante orario fino a destinazione.

Il diretto 616 proseguirà da Sulmona regolato dal nuovo orario.

Linea Terni-Aquila-Sulmona. — Il treno 3358 assumerà il nuovo orario in partenza da Aquila.

Linea Bologna-Ancona. — L'accelerato 1840 viaggierà col cessante orario fino a destinazione.

Il direttissimo 56 proseguirà da Rimini regolato dal nuovo orario.

Linea Ancona-Foggia. — Il diretto 57 assumerà il nuovo orario in partenza da Loreto.

Il diretto 58 proseguirà da Termoli regolato dal nuovo orario.

Linea Foggia-Lecce. — Il diretto 53 assumerà il nuovo orario in partenza da Barletta.

Linea Cancello-Avellino. Il treno 1932, nuovo 1940, viaggerà regolato dal nuovo orario su tutto il percorso.

Linea Roma-Napoli. — L'accelerato 1809 assumerà il nuovo orario in partenza da Segni.

L'accelerato 1810 assumerà il nuovo orario fin dalla partenza da Napoli.

Linea Napoli-Potenza-Brindisi. — Il treno 807 assumerà il nuovo orario in partenza da Potenza.

Il diretto 810 proseguirà da Grassano regolato dal nuovo orario.

Il treno 3653 viaggierà col cessante orario fino a destinazione.

L'accelerato 1908 viaggierà col cessante orario fino a destinazione.

Linea Battipaglia-Reggio. — Il diretto 107 assumerà il nuovo orario in partenza da Tropea.

Il diretto 109 proseguirà da Sapri regolato dal nuovo orario.

Il direttissimo 102 assumerà il nuovo orario in partenza da Castelnuovo Vallo.

Il diretto 106 assumerà il nuovo orario in partenza da S. Eufemia Biforcazione.

Linea Metaponto-Reggio. — Il diretto 847 assumerà il nuovo orario in partenza da Cariati.

Il diretto 842 assumerà il nuovo orario in partenza da Roccella.

Linea S. Eufemia Biforcazione-Catanzaro Marina. — Il treno 1939 viaggierà col cessante orario fino a destinazione.

Linea Messina-Patti-Palermo. — Il treno accelerato 1968 assumerà il nuovo orario in partenza da Palermo.

Linea Messina-Catania. — L'accelerato 1976 viaggierà col cessante orario fino a destinazione.

VIAGGI CON BIGLIETTI GRATUITI SERIE B DI IIª e IIIª CLASSE COMPARTIMENTI RISERVATI DI IIª CATEGORIA.

Con l'attivazione del nuovo orario i biglietti gratuiti serie B di IIª classe saranno validi, alle stesse condizioni di percorrenza dei viaggiatori ordinari, per tutti i direttissimi ad eccezione dei seguenti:

1, 2, 6 e 9	linea	Torino-Roma (1):
15 e 16	»	Milano-Roma (via Sarzana);
21 e 22	»	Milano-Roma;
86 e 90	»	Milano-Venezia;
107, 108, 109 e 114	»	Roma-Napoli (2).

(1) Nel treno 2 saranno ammessi eccezionalmente a Genova e ad Alessandria i possessori dei biglietti gratuiti serie *B* di IIª classe, purchè provenienti da oltre dette stazioni.

(2) Nel treno 109 saranno ammessi eccezionalmente i possessori di biglietti gratuiti serie *B* di 2ª classe purchè diretti oltre Battipaglia.

Eguale validità avranno i biglietti gratuiti serie B di III[a] classe resi validi per la II[a], tanto gratuitamente quanto verso pagamento dell'intera differenza di prezzo.

I portatori di biglietti gratuiti serie B di III[a] classe saranno ammessi eccezionalmente nei direttissimi:

261 linea Domodossola-Milano (purchè provenienti da Iselle e diretti a Milano);

37 e 38 linea Milano-Bologna-Ancona.

57 linea Bologna-Lecce (purchè provenienti da oltre Bologna e diretti oltre Ancona).

I permessi permanenti di II[a] categoria per l'uso dei compartimenti riservati avranno, rispetto ai treni direttissimi, le stesse validità dei biglietti gratuiti serie B di II[a] classe.

Il Direttore generale

R. BIANCHI

Circolare N. 56R (C.).

III Congresso nazionale (straordinario) dei ferrovieri delle Secondarie, tramvie e navigazione in Reggio Emilia.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 15 al 20 aprile 1914.

Ritorno: dal 18 al 23 aprile 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R, e 100R-1913.

N. B. - Le disposizioni di cui la presente circolare furono già impartite dalle rispettive Divisioni.

Circolare N. 57R (C.).

Congresso internazionale femminile in Roma.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato, è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

Ai partecipanti al congresso provenienti dall'estero, è consentito di poter fare ritorno in residenza per una via diversa da quella per cui entrarono in Italia. Essi dovranno dichiarare all'atto della partenza dalla stazione di confine italiano, da quale altra stazione di confine italiano intendono fare ritorno, e pagare sempre l'importo anticipato delle due corse di andata e ritorno.

Per opportuna norma si riportano qui appresso le distanze di cui ogni stazione di confine dovrà tener conto agli effetti della tassazione per il ritorno da Roma alle altre stazioni di confine:

Roma-Termini-Chiasso		Km.	690
»	Cormons confine	»	735 (1)
»	Domodossola	»	733
»	Luino	»	712
»	Modane confine	»	755 (1)
»	Peri confine	»	626 (1)
»	Pontebba	»	785 (1)
»	Portogruaro	»	660 (2)
»	Primolano confine	»	650
»	Ventimiglia	»	652

---

(1) Ai prezzi risultanti in base alla tassazione sulla distanza indicata, dovrà aggiungersi la quota pei tratti di confine indicata a Pag. 6 del volume « Concessioni speciali ».

(2) Ai prezzi risultanti come sopra, dovranno aggiungersi le quote

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 25 aprile al 22 maggio 1914.

Ritorno: dal 4 maggio al 25 giugno 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione, valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

Circolare N. 58R (C.).

Il Congresso nazionale primaverile "Per il monte e contro l'alcool" in Massa.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno

---

di L. 3.45, 2.40, 1.60 rispettivamente per la 1ª, 2ª e 3ª classe, corrispondenti al percorso Portogruaro-S. Giorgio di Nogaro-Cervignano.

Così ad esempio, venendo richiesto l'itinerario Chiasso-Roma-Cervignano in 2ª classe, il transito di Chiasso computerà le tasse come appresso:

Chiasso-Roma . . .	Km. 690	L. 32.80
Roma-Portogruaro .	» 660	» 31.65
Portogruaro-Cervignano	»	» 2.40
	Totale . . .	L. 66.85

o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 26 aprile al 3 maggio 1914.

Ritorno: dal 30 aprile al 7 maggio 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R, e 100R-1913.

Circolare N. 60R (C.).

Esposizione-fiera equina in Modena.

Pei viaggi degli espositori e giurati partecipanti alla Esposizione sovraindicata, è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione I sotto la osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli agli espositori e giurati che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata tra Golfo Aranci e Civitavecchia.

Gli espositori e giurati saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI E GIURATI

Andata e *Ritorno*: dal 23 aprile al 1° maggio 1914.

SPEDIZIONE DEGLI EQUINI

Andata: dal 24 al 27 aprile 1914.

Ritorno: dal 26 aprile al 1° maggio 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione ai viaggi degli espositori e giurati valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

Roma, 1914 — Tip. Editrice Nazionale — C. 80.

SENTENZA

Sinistro riportato da un viaggiatore nello scendere da un vagone. - Irresponsabilità della Amministrazione Ferroviaria.

L'Amministrazione Ferroviaria non risponde dei danni toccati ad un viaggiatore, disceso da uno sportello di uscita di una carrozza, che apposita targhetta indica essere riservata al personale di servizio, ancorchè tale sportello possa presentare delle imperfezioni ed anche quando un agente ferroviario abbia invitato il viaggiatore a seguirlo per quella uscita.

FATTO E DIRITTO.

Ritenuto che con la citazione 15 Maggio 1912, *Vancini Augusto* conveniva innanzi al Tribunale di Roma la Amministrazione delle Ferrovie dello Stato perchè fosse condannata a risarcirgli i danni esposti nella somma di L. *30.000, derivatigli* da una caduta nello scendere dal treno ferroviario Torino-Genova alla Stazione intermedia di Ronco-Scrivia nella sera del 25 Settembre 1911, mentre cambiava vettura per passare dalla seconda alla terza classe.

Ritenuto che a sostenere tale domanda l'attore assumeva che la caduta era derivata dall'essere esso sceso anzichè da una porta ordinaria della carrozza, da quella del freno, esclusivamente dedicata al personale ferroviario, ma di avere ciò fatto, per la suaccennata necessità di cambiare classe dietro indicazione del Guardiafreni *Marassi Mario* mentre la caduta deve essere stata cagionata sia dalla costruzione speciale di quella portella del freno, sia dal

fatto di essere la banchina della stazione di Ronco di lunghezza inferiore a quella del treno.

Ritenuto che il Tribunale con sentenza 5-26 Marzo 1913 respingeva, siccome infondate in fatto e in diritto, le istanze del *Vancini,* e che costui appellava con citazione 6 Novembre 1913, essendo stata la causa discussa all'udienza di questa Corte del giorno 7 corrente Febbraio, sulle conclusioni riportate in epigrafe:

Considerato in diritto che anche ammettendo il contemporaneo duplice esercizio della azione proposta sotto il profilo sia della colpa contrattuale che della aquiliana, la Corte non ritiene che ne concorrano gli elementi nella specie. Assume il *Vancini* in ultima analisi che la sua discesa dalla portella del freno rappresentava di per sè un pericolo per la costruzione speciale di quella via di uscita dal vagone ferroviario in confronto delle altre destinate ai viaggiatori. Ma anche ammettendo come provato ciò che in proposito egli afferma, ad escludere la responsbilità delle Ferrovie per colpa contrattuale, e più che sufficiente il riflettere che appunto non essendo quella dello sportello del freno la via di uscita destinata ai viaggiatori, anzi essendo a costoro proibita con apposita targa di divieto, che il *Vancini* riconosce non essere mancata nella carrozza dalla quale egli è disceso. La inosservanza da parte sua del divieto non può essere ritorta in danno dell'Amministrazione Ferroviaria, la quale è libera da ogni responsabilità a titolo contrattuale appunto per non avere destinato, anzi per avere proibito che quella porta dovesse servire all'uscita dei viaggiatori. Dato quindi pure che essa sia imperfetta, una volta che non rappresenta una parte del mezzo di trasporto destinato al viaggiatore, non può fornire titolo alla elevazione di una colpa a carico dell'Amministrazione. E per lo stesso motivo non può fornirlo il difetto di prolungamento della banchina, dovendosi aggiungere alle ragioni già esposte nella sentenza del Tribunale, l'altra considerazione che il punto estremo del treno da cui scese il *Vncini* non rappresentava la via legale di uscita per lui, sicchè se fosse disceso per una delle porte ordinarie più avanzate avrebbe trovato la bnchina in corrispondenza al treno. Del resto su questo difetto relativo alla banchina non insiste più in appello il *Vancini,* convinto degli argomenti della prima sentenza.

Considerato che per ciò l'unico punto utile ad esaminarsi si è quello relativo alla colpa aquiliana, per il fatto cioè dell'indicazione, che il *Vancini* domanda di provare essergli stata data dal guardiafreni *Marassi* di discendere da quella porta del freno, anzichè da altra ordinaria. In proposito però e poichè dagli atti prodotti dallo stesso *Vancini*, e più precisamente dalle attestazioni giurate che egli ha raccolto preventivamente al giudizio, si rileva che nessuno sia stato presente ai discorsi intervenuti fra lui e il *Marassi*, sarà utile di rilevarli da un documento non sospetto, quale è la esposizione fattane dallo stesso *Vancini* nel ricorso da esso presentato alle Ferrovie per ottenere in via amichevole il risarcimento dei danni, essendo evidente che nessuna prova testimoniale, ove mai fosse ammessa, potrebbe integrare il già accertato assoluto difetto di testimonianze. Ora da quel documento si ritrae che il *Vancini* lungo il percorso non avendo trovato posto nella 3ª classe, si era allogato nel corridoio di un vagone di seconda in vicinanza al freno; che ivi fu raggiunto dal guardiafreni *Marassi* col quale fece conversazione da Novi fino a Ronco-Scrivia, argomento principale di cui sembra sia stato appunto la necessità per *Vancini* di cambiare di classe, e che come in continuazione di quei discorsi giunto a Ronco, il *Marassi* aprendo, per la propria discesa, il portello del freno, avrebbe detto al *Vancini*: Scenda qua e andremo a vedere se troviamo un posto più avanti. Evidentemente il *Marassi* con ciò non dava che un semplice consiglio al *Vancini* di usare quella via di uscita, che egli stesso percorreva anzichè la regolamentare, consiglio che il *Vancini* era ben libero di accogliere o di rifiutare, anzi che sarebbe stato suo dovere di rifiutare, posto che era stato edotto dalla targhetta che quel passaggio era riservato al personale delle Ferrovie. Indarno dunque la difesa del *Vancini* afferma che a tenore dell'Art. 51 del regolamento sulle strade ferrate, il viaggiatore è obbligato a scendere dalle vie indicate dal personale, perchè evidentemente questo obbligo trova la sua logica e naturale limitazione in quelle disposizioni contrarie che sono pubblicamente imposte colle indicazioni che l'Amministrazione Ferroviaria si cura di far note cogli avvisi apposti nelle carrozze, sicchè quando a quelle disposizioni si contravvenga si è in presenza di un fatto volontario proprio del viaggiatore del quale in nessun caso la Amministrazione ferroviaria potrebbe rispondere.

L'indicazione del guardiafreni *Marassi, anche* se avvenuta nei termini indicati dal *Vancini*, non potrebbe, ripetesi, considerarsi nè più nè meno che un privato suggerimento, che *Vancini* liberamente accoglieva in inspreto ai regolamenti ferroviari, e per creduta propria maggiore comodità, e non può aprire a lui la via ad ottenere il risarcimento del danno patito. In linea di fatto, poi, giustamente rilevò il Tribunale che l'essere il *Vancini* disceso, come egli stesso riconosce nel già accennato ricorso alla Amministrazione Ferroviaria, con entrambe le mani ingombre di un pacco e di una macchina fotografica lo metteva nella impossibilità di appoggiarsi alle maniglie di cui era munita anche la portella del freno e di usare quei maggiori mezzi offerti dalla costruzione delle carrozze per evitare discese disastrose.

Considerato che per questi motivi irrilevanti e non influenti alla ulteriore decisione della causa sarebbe la prova testimoniale e la peritale su cui si insiste dal *Vancini* anche in questa sede di appello.

Che le spese seguono la soccombenza.

Per questi motivi

La Corte, ogni altra o diversa istanza, eccezione o deduzione rejetta.

Rigetta l'appello proposto da *Vancini* Augusto contro la sentenza 5-28 Marzo 1913 resa dal Tribunale di Roma fra i contendenti, e questa confermando condanna l'appellante alle maggiori spese di appello e agli onorari di avvocato, da liquidarsi le spese nelle forme di legge per l'ammissione del *Vancini* al gratuito patrocinio, e da tassarsi gli onorari dall'estensore all'uopo delegato in difetto di apposita nota.

Errata-corrige

Ordine di Servizio N. 120. (Boll. 16-1914). — A pag. 109, l'8ª linea va così corretta: « versata marittima Napoli-Palermo, ed il terzo per la traversata marittima Palermo-Tunisi ».

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. 4.00
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» 8.00
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato - Ufficio rivendita libri e giornali)	» 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

Anno VII - N. 18

30 Aprile 1914

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, aprile 1914 — Tip. Editrice Nazionale - C-80.

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

In Appendice:

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Per memoria.

D. M. 11 *dicembre* 1913 *relativo alla istituzione nel bilancio dell'Amministrazione per il* 1913-14 *dei capitoli di entrata e di spesa relativi all'opera di previdenza per gli orfani e famiglie del personale e buonuscita.*

IL MINISTRO DEL TESORO.

Vista la legge 19 giugno 1913, n. 641, concernente « Opera di previdenza ed altri provvedimenti a favore del personale delle ferrovie dello Stato »;

Visto l'articolo 9 della legge stessa, il quale stabilisce che alla gestione delle entrate e delle spese relative all'opera suindicata corrispondono appositi capitoli del bilancio ferroviario;

Visto l'articolo 3 della legge 22 giugno 1913, n. 673, che approva gli stati di previsione dell'entrata e della spesa dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1913-14;

DECRETA:

Nello stato di previsione dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1913-14 sono istituiti i seguenti capitoli con lo stanziamento per ciascuno di essi indicato:

Entrata:

Titolo V bis « Opera di previdenza per gli orfani e famiglie del personale e buonuscita (legge 19 giugno 1913, n. 641) ».

Cap.: 64 bis - Contributo dell'Amministrazione in ragione del 6 per mille dei prodotti del traffico	L.	3.228.000
Cap.: 64 ter - Contributo del personale in ragione del 6 per mille dello stipendio o paga	»	1.720.000
Cap.: 64 quater - Multe al personale	»	500.000
Cap.: 64 quinquies - Quota sull'importo delle tasse di bollo nelle quietanze o ricevute del personale per competenze superiori a lire 100	»	79.165
Cap.: 64 sexies - Ritenute al personale per assegni supplementari vitalizi		per memoria
Cap.: 64 septies - Interessi sul fondo dell'opera di previdenza a favore degli orfani e buonuscita		per memoria
Cap.: 64 octies - Entrate eventuali		per memoria
Cap.: 64 novies - Interessi e prelevamento dal fondo a favore degli orfani degli agenti periti nel terremoto del 1908	»	25.000
Totale entrata	L.	5.552.165

Spesa:

Titolo V bis - Opera di previdenza per gli orfani e famiglie del personale e buonauscita (legge 19 giugno 1913, n. 641).

Cap.: 94 bis - Sussidi alle famiglie e spese per raccogliere ed istruire gli orfani	L.	508.000
Cap.: 94 ter - Indennità di buonuscita	»	4.772.000
Cap.: 94 quater - Assegni alimentari vitalizi	»	32.000
Cap.: 94 quinquies - Rimborsi di ritenute		per memoria
Cap.: 94 sexies - Versamenti alla Cassa depositi e prestiti dei residui attivi	»	215.165
Cap.: 94 septies - Erogazione del fondo a favore degli orfani di agenti periti nel terremoto del 1908	»	25.000
Totale spesa	L.	5.552.165

Il presente decreto sarà comunicato alla Corte dei conti per la registrazione.

Roma, addì 11 *dicembre* 1913.

Il Ministro
TEDESCO.

Ordine di Servizio N. 136. (M. e L.).

Attivazione del nuovo segnalamento sul tronco Bussoleno-Modane della linea Torino-Modane.

In seguito all'avvenuta elettrificazione, il segnalamento mediante dischi sul tratto Bussoleno-Modane della linea Torino-Modane, è stato sostituito col segnalamento a semafori, che saranno attivati:
sul tratto Bussoleno-Salbertrand (lato Chiomonte) dalle ore 14 del 14 maggio 1914, e sul tratto Salbertrand (lato Oulx) - Modane (esclusa) dalle ore 14 del 15 maggio 1914.

Dalle date suddette, i segnali in funzione sul tratto Modane-Bussoleno saranno quelli risultanti dallo schizzo allegato al presente ordine di servizio, dal quale si rilevano, oltre che la specie e la posizione dei segnali rispetto ai treni cui comandano, le distanze che possono interessare il personale di stazione, di macchina e di scorta ai treni, e per i semafori a più ali anche la direzione a cui ciascuna ala comanda.

I segnali che, non essendo d'avviso, non portano indicazione di categoria sono da considerarsi di prima categoria.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 53, 54 *e* 55 *del Compartimento di Torino.*

Ordine di Servizio N. 137. (M. e L.).

Attivazione del sistema di blocco fra Roccasecca ed il bivio Arce e degli apparati centrali nella stazione di Roccasecca.

Dalle ore 13 del giorno 16 maggio 1914 verrà attivato il sistema di blocco nei due sensi di corsa dei treni fra la stazione di Roccasecca ed il bivio Arce con due posti situati come segue:

Stazione di Roccasecca (cabina B al km. 120 + 808). Posto di blocco N. 1.

Bivio Arce (cabina al km. 120 + 184). Posto di blocco N. 2.

Dalla stessa data per la manovra dei deviatoi e dei segnali della stazione di Roccasecca, verranno attivati gli apparati centrali collocati in due apposite cabine A e B situate la prima verso Napoli al km. 121 + 334 e la seconda verso Roma al km. 120 + 808 alla distanza dall'asse del F. V. rispettivamente di m. 336 e m. 185.

Nell'unito schizzo sono indicati tutti i segnali e gli impianti di sicurezza che, a partire dalla data suddetta, saranno in funzione sul tratto di linea Roccasecca-Bivio Arce, le distanze che possono interessare il personale di stazione, di macchina e di scorta ai treni ed i consensi da concedersi dal F. V. per la manovra dei segnali d'ingresso.

I segnali che nello schizzo non portano indicazione di categoria e non sono d'avviso sono di prima categoria.

I dischetti bassi comandano ai treni ed alle manovre.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 53, 54 e 55 del Compartimento di Roma.

Ordine di Servizio N. 138. (M. e C.).

Trasformazione della casa cantoniera di Levada in fermata.

Col 1° maggio 1914 la casa cantoniera di Levada, della linea Treviso-Belluno, sarà trasformata in fermata ed ammessa ai trasporti in servizio interno e cumulativo italiano di viaggiatori, di bagagli e di cani, senza alcuna limitazione.

La fermata è protetta, verso Belluno, da un disco di 2ª categoria posto a destra rispetto ai treni cui comanda ed alla distanza di m. 797 dall'asse del fabricato viaggiatori; verso Treviso i treni sono protetti da segnale a mano esposto per cura del personale di vigilanza.

Detta fermata effettuerà il versamento degli introiti alla Cassa compartimentale di Milano quattro volte al mese, con la periodi-

cità, di cui alla lettera *F* dell'elenco annesso all'Ordine di Servizio N. 184-1913.

In conseguenza di quanto sopra, nella « Prefazione generale all'Orario generale di servizio 1° novembre 1913 (parte II) », nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) » e nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni, si dovranno apportare le modificazioni, di cui gli allegati *A* e *B* al presente Ordine di Servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *e* 22.

Allegato **A** *all'Ordine di Servizio N. 138-1914.*

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio 1° novembre 1913 (parte II) », a pagina 20, di contro al nome di Levada, si dovrà sopprimere la stelletta e sostituire l'indicazione di *LB* con *B*.

Nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) » si dovrà:

— a pag. 49, di contro al nome di Levada, cancellare, nella colonna 1, l'indicazione di « *casa cantoniera* », ed il richiamo (6) nelle colonne 6 e 7;

— a pag. 130, nella tabella polimetrica (52) *Treviso-Belluno*, considerare il nome di Levada come scritto in carattere ordinario e sostituire le attuali distanze con quelle indicate nell'allegato *B*;

— a pag. 228, di contro al nome di Levada, cancellare l'indicazione di « *casa cantoniera* ».

Inoltre nel fascicolo « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ecc. da valere per la tassazione dei trasporti viaggiatori e bagagli in servizio diretto ferroviario-marittimo (edizione 1° marzo 1911) », fra i nomi di Lesmo e Levanto inserire:

Levada / Camposampiero-Bologna-Livorno C./601/Camposampiero-Ravenna-Castellamare A.-Isernia / 825 / Camposampiero-Ravenna-Termoli-Salerno / 1259 /.

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni viaggiatori e bagagli al nome di Levada dovrà essere depennata la caratteristica di « casa cantoniera » e vi dovranno essere di contro al nome stesso indicati l'istradamento e la distanza. Nei prontuari della linea Treviso-Belluno la distanza si rileverà dal prospetto di cui l'allegato *B* al presente Ordine di Servizio; in quelli della linea Belluno-Cadore la distanza si for-

merà aggiungendo Km. 5 a quella esposta per Pederobba Molinetto. Nei prontuari infine delle altre stazioni della Rete la distanza per Levada sarà formata aggiungendo Km. 2 a quella di Cornuda e l'istradamento sarà quello stesso di quest'ultima stazione.

In tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi esposto il nome di Levada cancellare l'indicazione di « *casa cantoniera* ».

Allegato B all'Ordine di Servizio N. 138-1914.

Distanze chilometriche dalla fermata di LEVADA alle stazioni sottoindicate:

STAZIONI	Km.	STAZIONI	Km.
Treviso	30	Feltre	26
Treviso Porta Cavour . .	28	Cesio Busche	33
Paese Castagnole . . .	23	S. Giustina	40
Postioma . . . . . . , .	20	Sedico Bribano	44
Trevignano Signoressa .	15	Belluno	57
Montebelluna	10		
Cornuda	2		
Pederobba Molinetto . . .	5		
Alano Fener Valdobb . .	9		
Quero Vas	15		

Ordine di Servizio N. 139. (M. e C.).

Servizio cumulativo con la ferrovia Cancello-Benevento.

(Vedi Ordini di Servizio N. 203-1910 e 200-1911).

In seguito al completamento della ferrovia Cancello-Benevento, esercitata dalla Società Italiana per le Strade Ferrate Sovvenzionate, ed agli accordi con questa intervenuti, a partire dal 1° maggio 1914, viene attivato con la ferrovia suddetta il servizio cumulativo dei trasporti anche pel transito di Benevento, per modo che dalla data su citata il servizio cumulativo ha luogo tanto per il transito di Cancello che per quello di Benevento, sotto l'osservanza delle norme e disposizioni, di cui in appresso, le quali abrogano e sostituiscono quelle di cui agli Ordini di Servizio N. 203 e 277 del 1910 e N. 200 del 1911.

Disposizioni generali.

1. *Allacciamento della ferrovia Cancello-Benevento con le F. S.* — I rapporti di servizio fra le F. S. e la ferrovia Cancello-Benevento si svolgono, tanto a Cacello che a Benevento; a mezzo di un binario di allacciamento fra le stazioni di Cancello e di Benevento delle F. S. e quelle rispettive della ferrovia suddetta di Cancello V. C. e Benevento Centrale.

2. *Estensione del servizio cumulativo.* — Salvo le limitazioni di cui al punto 8, per i trasporti dei viaggiatori, ed al punto 12, pei trasporti di bagagli e cani, sono ammesse al servizio cumulativo tutte le stazioni della ferrovia Cancello-Benevento, comprese Benevento Città, Benevento Centrale e Cancello V. C., da una parte, e tutte quelle delle F. S. dall'altra, escluse Cancello e Benevento, per le quali peraltro sono da osservarsi le disposizioni di cui al seguente punto 19.

3. *Diritto di transito.* — I trasporti di viaggiatori, bagagli, merci, veicoli, bestiame, ecc., tanto a tariffa ordinaria quanto in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari, non sono ammessi, in servizio cumulativo, al transito sulla ferrovia Cancello-Benevento.

4. *Accettazione dei trasporti.* — I trasporti ammessi al servizio cumulativo vengono accettati a partenza in base ai regolamenti interni di ciascuna amministrazione e si effettuano senza rinnovamento di spedizione alla rispettiva stazione di transito.

5. *Tariffe.* — Le tariffe da applicarsi ai trasporti in servizio cumulativo sul percorso separato di ciascuna amministrazione sono le seguenti:

a) per la *Rete dello Stato*: le tariffe generali e speciali, nonchè quelle locali ed eccezionali (nei casi in cui sia ammessa la loro estensione ai trasporti in servizio cumulativo con altre amministrazioni italiane) e le relative condizioni in vigore sulla detta Rete, tenuto conto delle modificazioni apportatevi e da apportarvisi;

b) per la *ferrovia Cancello-Benevento*: le tariffe generali e speciali della Rete dello Stato, con l'imposta erariale del 13 % per i viaggiatori, bagagli, cani e giornali e pei trasporti a G. V. e del 2 % pei trasporti a P. V. Acc. ed a P. V. O., senza gli aumenti stabiliti dagli articoli 14 e 15 della legge N. 310 del 13 aprile 1911 e dall'articolo 5 della legge N. 641 del 19 giugno 1913. I prezzi delle tariffe N. 1 e 11 G. V. sono stabiliti in L. 0,30 per le spedizioni fino a Kg. 10 e in L. 0,50 per le spedizioni da oltre 10 e fino a 20 Kg.

6. *Concessioni speciali e trasporti militari.* — Le concessioni speciali contenute nel fascicolo « Concessioni speciali e relative tariffe (edizione 1° gennaio 1909) » ed il « Regolamento pei trasporti militari (edizione 1° luglio 1911) » saranno applicabili, in servizio cumulativo, anche sul percorso della ferrovia Cancello-Benevento in tutte le loro prescrizioni e modalità, ferma restando l'applicazione delle tasse di trasporto per le percorrenze separate di ciascuna Amministrazione.

Per il percorso sulla Ferrovia Cancello-Benevento dovranno essere applicati i prezzi comprendenti l'imposta erariale del 13 % o del 2 % e senza gli aumenti stabiliti dagli articoli 14 e 15 della legge N. 310 del 13 aprile 1911 e dell'articolo 5 della legge N. 641 del 19 giugno 1913.

I relativi prezzi pei trasporti di viaggiatori e bagagli, da riscuotersi per il percorso della ferrovia Cancello-Benevento, risultano dal prospetto « Allegato B ».

7. *Elenco delle stazioni della ferrovia Cancello-Benevento relative distanze dai transiti di Cancello e Benevento, servizi cui sono abilitate ed impianti di cui sono provviste.* — Le stazioni della ferrovia Cancello-Benevento, le relative distanze dai transiti di Cancello e di Benevento, nonchè le indicazioni relative ai servizi ai quali sono abilitate ed agli impianti fissi, di cui sono provviste, risultano dal prospetto « Allegato A » al presente O. S.

TRASPORTI DI VIAGGIATORI.

8. *Stazioni ammesse al servizio cumulativo.* — Le stazioni ammesse al servizio cumulativo sia pel transito di Benevento che pel transito di Cancello con biglietti di corsa semplice (per adulti e per ragazzi) e con biglietti di andata e ritorno risultano dal prospetto « Allegato C », indicante le corrispondenze assegnate ad ogni singola stazione. Il servizio cumulativo pei viaggiatori fruenti delle riduzioni portate dalle « Concessioni speciali » e dal « Regolamento pei trasporti militari » è ammesso fra le stazioni della ferrovia Cancello-Benevento indicate nell'allegato *B* suaccennato e tutte quelle delle Ferrovie dello Stato abilitate al rilascio dei relativi biglietti.

9. *Caratteristiche dei biglietti.* — I biglietti cumulativi in distribuzione nelle stazioni della Rete dello Stato hanno gli stessi colori e formato di quelli in vigore per il proprio servizio interno. Dello stesso colore e formato sono pure i biglietti in distribuzione nelle stazioni della Ferrovia Cancello-Benevento.

10. *Distribuzione dei biglietti.* La distribuzione dei biglietti viene fatta tanto dalle stazioni dello Stato quanto da quelle della

ferrovia Cancello-Benevento pei treni in coincidenza fra le due Amministrazioni e che abbiano vetture della rispettiva classe richiesta, salvo le esclusioni e le limitazioni stabilite dall'Orario Ufficiale.

11. *Penalità ed introiti suppletori.* — Le esazioni suppletorie e la penalità per mancanza di biglietti, cambiamento di classe, ecc. vengono riscosse da ciascuna Amministrazione soltanto per il percorso rispettivo, ma il personale di scorta ai treni dovrà presentare i viaggiatori alle stazioni di transito, perchè sia provveduto alla regolarizzazione del loro viaggio per l'ulteriore percorso.

Le esazioni supplementari dovranno estendersi anche al percorso sulle linee dell'altra Amministrazione quando si tratti di viaggiatori provenienti da essa e risulti che il viaggio sulla medesima abbia avuto luogo nelle identiche condizioni che dànno motivo all'esazione per il rimanente percorso.

Trasporti di bagagli, cani, velocipedi e giornali.

12. *Stazioni ammesse al servizio cumulativo.* — Le stazioni ammesse al servizio cumulativo (sia pel transito di Benevento che pel transito di Cancello) pei bagagli (a tariffa ordinaria) e per i cani e velocipedi sono le medesime abilitate a tale servizio per i viaggiatori.

13. *Registrazione dei trasporti bagagli, cani e velocipedi.* — La registrazione dei trasporti bagagli, tanto a tariffa ordinaria che a tariffa ridotta (concessioni speciali), e dei cani e velocipedi si fa con la compilazione di un solo foglio di via, che scorterà le spedizioni fino alla stazione destinataria.

14. *Tassazione dei trasporti.* — Le tasse per il trasporto dei bagagli, dei cani e dei velocipedi sono da computarsi separatamente per il percorso di ciascuna amministrazione, con applicazione delle tasse minime di L. 0,75 e di L. 0,55 per spedizione, rispettivamente per il percorso sulle Ferrovie dello Stato e per quello sulla Ferrovia Cancello-Benevento. Per i percorsi su questa ultima ferrovia sono da applicarsi per i bagagli a tariffa ordinaria, per i cani e per i velocipedi le quote, di cui all'« Allegato *D* » al presente O. S.

15. *Giornali.* — Contrariamente a quanto si è stabilito per i bagagli, per i cani e per i velocipedi, il servizio cumulativo per i trasporti di giornali è ammesso con tutte le stazioni della Ferrovia Cancello-Benevento.

TRASPORTI A G. V., A P. V. ACC. ED A P. V. ORD.

16. *Trasporti ammessi al servizio cumulativo.* — Il servizio cumulativo viene ammesso per tutti i trasporti di merci e veicoli, tanto a grande che a piccola velocità ordinaria, di bestiame e merci a piccola velocità accelerata, nonchè per tutte le spedizioni di feretri, numerario, carte-valori ed oggetti preziosi da effettuarsi, quest'ultime, esclusivamente a grande velocità.

17. *Documenti di trasporto.* — Le note di spedizione e le lettere di porto per le spedizioni in servizio cumulativo saranno conformi al modello in vigore sulle Ferrovie dello Stato e dovranno essere presentate dai mittenti in tanti esemplari quante sono le Amministrazioni interessate.

Per le spedizioni poi di numerario, di carte-valori e di oggetti preziosi si esigerà dal mittente la presentazione di una nota di spedizione in più, di conformità alle condizioni stabilite dalle tariffe in vigore; esemplare che sarà da allegarsi al riassunto spedizioni.

Sono pure da carteggiarsi con un documento di trasporto in più le spedizioni eseguite sotto il regime della tariffa speciale di esportazione P. V. (via mare) documento che viene trattenuto dallo scalo marittimo per la spunta con le dichiarazioni d'imbarco.

18. *Istradamento e tassazione dei trasporti fra le stazioni della Ferrovia Cancello-Benevento e quelle delle F. S. o di altre Amministrazioni.* — I trasporti fra le stazioni della Ferrovia Cancello-Benevento, comprese Benevento Centrale, Benevento Città e Cancello V. C., e quelle delle F. S. (escluse Benevento e Cancello) e di altre Amministrazioni ammesse al servizio cumulativo, saranno eseguiti e tassati, salva contraria domanda dello speditore, per quello dei transiti di Benevento o di Cancello che determini la via più economica.

19. *Istradamento e tassazione di trasporti a carro completo a piccola velocità accelerata (merci e bestiame) ed a piccola velocità ordinaria in partenza da Benevento F. S. per stazioni dello Stato oltre Cancello e viceversa, e da Cancello (F. S.) per stazioni dello Stato oltre Benevento e viceversa.*

I trasporti a carro completo a piccola velocità accelerata (merci e bestiame) ed a piccola velocità ordinaria in partenza da Benevento (F. S.) per stazioni dello Stato oltre Cancello e viceversa, o in partenza da Cancello (F. S.) per stazioni dello Stato oltre Benevento e viceversa, saranno istradati e tassati per la via mista della ferrovia Cancello-Benevento in quanto essa risulti più economica, salvo espressa domanda da parte del mittente della via esclusiva delle Ferrovie dello Stato, nel qual caso tanto l'istradamento che la tassazione dovranno aver luogo per la via dello Stato.

I trasporti a carro completo a piccola velocità accelerata ed a piccola velocità ordinaria in partenza da stazioni dello Stato per Benevento, senza specifica indicazione della stazione destinataria, che a norma del presente articolo siano eseguiti per la via mista, più economica, s'intenderanno destinati a Benevento Città della Ferrovia Cancello-Benevento.

20. *Esclusione dei trasporti da oltre Benevento per oltre Cancello e viceversa con percorso sulla Ferrovia Cancello-Benevento.* In relazione al punto 3 e salvo quanto è stabilito dal precedente punto 19, non possono effettuarsi in transito sulla Ferrovia Cancello-Benevento:

1° i trasporti fra le stazioni dello Stato di Benevento e Cancello;

2° i trasporti da Benevento (F. S.) per oltre Cancello (F. S.) e viceversa e da Cancello (F. S.) per oltre Benevento (F. S.) e viceversa di merci a G. V. tanto a carro completo che in collettame, di bestiame a capo e di merci a P. V. O. in collettame;

3° i trasporti G. V., P. V. A. e P. V. O. da oltre Benevento (F. S.) per oltre Cancello (F. S.) e viceversa.

Le stazioni di Benevento e di Cancello dovranno pertanto segnalare ai competenti Controlli tutti gli estremi dei trasporti che in provenienza da stazioni delle Ferrovie dello Stato risultassero appoggiate alle stazioni stesse oppure ad una stazione intermedia della Ferrovia Cancello-Benevento per la successiva rispedizione ad una stazione delle F. S.

21. *Diritto fisso.* — Ai trasporti in servizio cumulativo sarà applicato il diritto fisso stabilito dalle tariffe in vigore sulle rispettive Amministrazioni, nella misura seguente: per metà a favore delle Ferrovie dello Stato e per metà a favore della Ferrovia Cancello-Benevento, fermo al riguardo quanto è stabilito per la linea Cerignola-Cerignola Città e salva la esazione del diritto fisso supplementare a favore dell'Amministrazione F. S. intermedia, quando i trasporti interessano più di due Amministrazioni.

22. *Tasse minime.* — Le tasse minime per spedizione si applicano per intero sulle Ferrovie dello Stato e sulla linea Cerignola-Cerignola Città, come pure per il percorso cumulato delle Ferrovie dello Stato e delle linee Brescia-Iseo, Lucca-Bagni di Lucca e Lecce-Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò, e per intero sulla Ferrovia Cancello-Benevento.

23. *Carico e scarico.* — La facoltà nelle parti di eseguire le operazioni di carico e scarico delle merci delle ultime tre classi a carro completo nelle stazioni della Rete dello Stato è estesa anche ai mittenti o destinatari delle merci stesse nelle stazioni della Ferrovia Cancello-Benevento.

Altrettanto dicasi rispetto alle altre merci per le quali, secondo le tariffe in vigore, si fa obbligo o si lascia facoltà alle parti di eseguire le operazioni di carico e scarico.

Per ognuna delle dette operazioni di carico e scarico, effettuate a cura e spesa delle parti, viene concesso l'abbuono sul diritto fisso dalle singole Amministrazioni, nella misura indicata nelle rispettive tariffe.

24. *Pagamenti delle tasse di trasporto ed altre accessorie.* — Le spedizioni in servizio cumulativo possono essere effettuate in porto franco od in porto assegnato, sempre però per l'intera percorrenza.

È fatta eccezione per le spedizioni di merci fragili, di facile deperimento e di merci il cui valore non rappresenti la tassa di porto fino a destinazione, le quali non potranno essere accettate in porto assegnato senza superiore autorizzazione.

La stazione mittente sarà sempre responsabile delle tasse affrancate e quella destinataria delle tasse assegnate, comprese, se del caso, tanto nelle une quanto nelle altre le tasse di magazzinaggio

e di pesatura a partenza, di provvigione sulle spese anticipate, d'uso e richiamo della grue, di presa e consegna a domicilio, ecc.

Qualora però qualcuna delle suaccennate tasse non fosse riscossa in arrivo per assoluta mancanza di indicazioni da parte della stazione mittente, ne sarà tenuta responsabile quest'ultima, ove non sia possibile conseguirne l'incasso per mezzo della stazione destinataria.

Quando peraltro risulti che detta stazione destinataria era in grado di riparare ed invece non riparò all'errore od omissione di quella mittente, sarà tenuta corresponsabile nella misura da determinarsi a seconda delle circostanze di fatto.

Per i casi di false dichiarazioni, previsti dagli articoli 10 e 105 delle tariffe, le stazioni di arrivo sono responsabili anche delle penalità non potute incassare a partenza per le spedizioni franche, in base alle annotazioni, risultanti dal documento di trasporto, ed al relativo verbale di accertamento da compilarsi dalla stazione scopritrice dell'abuso, previa l'osservanza delle prescritte formalità.

Le stazioni destinatarie sono parimenti tenute a riscuotere, anche per i trasporti in affrancato, le tasse per il maggiore percorso, previste dall'articolo 128 delle citate tariffe per i casi di interruzione di linee.

25. *Tassa di bollo.* — In aggiunta alle tasse di porto, ecc. sarà da esigersi per ogni trasporto la prescritta tassa e sopratassa di bollo.

26. *Spese anticipate, assegni, riserve, ecc.* — Per quanto riguarda le spese anticipate, assegni, riserve in caso di mancanze od avarie, accertamenti di anormalità od abusi, documenti o formalità doganali, modificazioni al contratto di trasporto, prescrizioni sanitarie, giacenze, piombatura di carri, ecc. valgono, anche nei rapporti con la ferrovia Cancello-Benevento, le norme vigenti sulle linee della Rete dello Stato.

A giustificazione del debito per gli assegni gravanti spedizioni non ammesse al servizio cumulativo e destinate a stazioni della ferrovia Cancello-Benevento, le stazioni di transito di Cancello e di Benevento dovranno trattenere la scheda originale e ritirare l'obbligazione dell'assegno dal Delegato della ferrovia stessa sull'ap-

posito modulo I-466, uniformandosi alle disposizioni, di cui all'articolo 30, punto 3, delle norme per il servizio contabile delle gestioni merci, diramate con l'O. S. 160-1909.

27. *Trasporti a domicilio.* — Il servizio di presa e consegna a domicilio sarà regolato dalle norme vigenti presso ciascuna Amministrazione.

Le stazioni mittenti dovranno esporre esattamente sui documenti di trasporto le tasse di consegna a domicilio per le spedizioni in porto franco, dirette a località delle Amministrazioni, ove esiste il servizio suddetto, nonchè le tasse di presa a domicilio per le spedizioni in porto assegnato.

28. *Spedizioni da e per le Amministrazioni non ammesse al servizio cumulativo.* — Non essendo le stazioni di Cancello (F. S.) e di Benevento (F. S.) ammesse al servizio interno della Ferrovia Cancello-Benevento, i trasporti provenienti dalla Ferrovia stessa e destinati a stazioni delle Amministrazioni ferroviarie italiane non ammesse al servizio cumulativo saranno carteggiati in servizio interno di dette Ferrovie per le sue stazioni di Cancello V. C. e di Benevento Centrale e consegnati rispettivamente alle stazioni di Cancello (F. S.) e di Benevento (F. S.) dal rappresentante della Ferrovia stessa, scortati dai documenti di trasporto necessari per la spedizione fino a destino, giusta le norme in vigore, fra la Rete di Stato e le accennate Amministrazioni.

I trasporti merci in senso inverso saranno carteggiati per le stazioni di Cancello (F. S.) e di Benevento (F. S.) nelle quali dovrà avvenire lo svincolo, col pagamento di tutte le tasse a carico, a cura del Delegato della Ferrovia Cancello-Benevento, quando sui documenti di trasporto risulti come definitiva una stazione della Ferrovia medesima.

La linea Cancello-Benevento essendo ammessa alla Convenzione di Berna, i trasporti da o per l'estero possono effettuarsi con lettera di vettura diretta internazionale da tutte le stazioni della linea stessa, benchè non ammesse alle tariffe dirette con l'estero, per qualsiasi stazione estera delle ferrovie soggette alla Convenzione internazionale o viceversa; però le tariffe dirette internazionali sono applicabili soltanto pel tratto dalle stazioni di Cancello e di Benevento, da una parte, e quelle estere ammesse, dall'altra, e viceversa.

In servizio internazionale è pure ammessa l'accettazione dei trasporti con lettera di vettura e con richiesta di applicazione dei prezzi sia del servizio interno che del servizio cumulativo italiano da e per i punti di confine con l'estero.

In tal caso si unirà ai trasporti effettuati in affrancato la nota di affrancazione per il percorso dal punto di confine alla stazione destinataria estera.

I trasporti esclusi dalla Convenzione di Berna e quelli, per i quali il mittente rinunzia alle condizioni della medesima, possono effettuarsi in servizio cumulativo con la ferrovia Cancello-Benevento, mediante appoggio al transito di confine ,il quale ne eseguirà la rispedizione rispettivamente per l'estero o per la predetta ferrovia. Per altro, siccome le ferrovie estere non si prestano ad eseguire d'ufficio la rispedizione ed il ricarteggio, così i trasporti destinati oltre la ferrovia estera limitrofa, dovranno sempre indirizzarsi ad un intermediario perchè provveda al proseguimento.

Per i trasporti in servizio internazione non si ammette che lo speditore prescriva l'appoggio, invece che alle stazioni di Cancello (F. S.) e di Benevento (F. S.) ovvero al transito di confine, ad un'altra stazione della Rete dello Stato.

Circa la compilazione del foglio di via ed in generale il carteggio dei trasporti internazionali, le stazioni di Cancello (F. S.) e di Benevento (F. S.) e rispettivamente i transiti di confine si atterranno alle disposizioni in proposito contenute nella Istruzione per l'eseguimento dei trasporti merci da o per l'estero (edizione 1° gennaio 1913).

Si rammenta che per tutti i suindicati trasporti non può aver luogo alcuna riduzione sui diritti fissi e di rispedizione dovuti in conformità a quanto dispongono l'art. 108 delle Tariffe e le prescrizioni delle tariffe internazionali dirette.

29. *Deviazione dei trasporti.* — I trasporti che fossero stati inoltrati per una via diversa da quella prescritta e che, sebbene carteggiati regolarmente, pervenissero, in seguito, ad una stazione che non fosse quella destinataria, si faranno proseguire con lo stesso documento per la via chilometricamente più breve, intercedente fra la stazione che rilevò l'errore e quella destinataria, la quale, se la spedizione è in assegnato, si limiterà a riscuotere la tassa dovuta senza tener conto del maggiore percorso.

Se invece un trasporto viene carteggiato irregolarmente per una stazione in luogo di un'altra, la stazione che lo riceve ne farà la registrazione come per gli altri trasporti e quindi ne eseguirà la rispedizione alla vera destinazione, rivalendosi come spesa anticipata delle tasse e delle spese caricate sul trasporto stesso.

L'inoltro dovrà farsi a grande velocità, qualora altro modo d'invio compromettesse i termini normali di resa o la conservazione delle merci, ovvero i termini stabiliti dalla bolletta di libera circolazione, ecc.

La stazione, alla quale il trasporto doveva realmente pervenire, esigerà dal destinatario la sola tassa dovuta in base alla tariffa e per la distanza, che avrebbe dovuto percorrere la merce, ove non fosse avvenuto il disguido, più le altre spese, di cui il trasporto fosse caricato, e domanderà alla propria Amministrazione il pareggio della differenza (in più o in meno) fra la tassa complessiva assunta a debito e quella incassata dal destinatario, se trattasi di spedizione in assegnato.

Le tasse di maggior percorso per le spedizioni, tanto in porto assegnato quanto in porto franco, saranno liquidate in separata sede sulle basi pattuite fra le Amministrazioni e verranno poi addebitate agli agenti responsabili del disguido.

30. *Scambio ed uso del materiale rotabile, dei copertoni e degli attrezzi di carico.* — È ammesso il passaggio dei carri in servizio cumulativo dall'una all'altra Amministrazione alle condizioni portate dall'apposita convenzione e sotto l'osservanza delle norme generali in vigore pei veicoli che si scambiano con le altre ferrovie secondarie italiane.

I carri ammessi a passare da una ferrovia all'altra devono avere un carico corrispondente a non meno del 50 % della loro portata, oppure devono essere completi, per il volume della merce o delle merci in essi caricate, o tassati a tariffa di carro completo.

Si fa eccezione per i carri misti carichi di collettame P. V., i quali sono ammessi a passare da una ferrovia all'altra, purchè abbiano un carico di almeno 30 quintali, se diretti alla linea della Società Concessionaria e soddisfino alle condizioni di carico e di itinerario dei carri normali P. V. in vigore sulle Ferrovie dello Stato se diretti alle linee di queste ultime.

I carri della ferrovia Cancello-Benevento potranno utilizzarsi nel ritorno esclusivamente con spedizioni dirette ad una stazione della ferrovia stessa.

È vietato utilizzare con bestiame o con merci imbrattanti o che tramandino cattivo odore, come pelli fresche, sangue, concimi, ecc. i carri della detta ferrovia che fossero con apposita iscrizione assegnati a trasporti delle derrate alimentari.

I carri della ferrovia Cancello-Benevento portano la sigla S. F. S. e dalla loro entrata sulla Rete dello Stato saranno munite delle prescritte etichette a cura della stazione di transito, per la quale avverrà il passaggio.

Si richiamano specialmente le disposizioni dell'Ordine di Servizio N. 111-1914 circa gli avvisi M. 99 pei carri di altre Amministrazioni, ritirati dalla circolazione per cause eccezionali, da inviarsi all'Ufficio Materiale Mobile di Roma.

I veicoli appartenenti alle F. S. ed alla ferrovia Cancello-Benevento, passati dall'una all'altra Amministrazione, possono essere restituiti, tanto carichi che vuoti, all'uno o all'altro dei transiti di Cancello e di Benevento.

Parimenti i copertoni e gli attrezzi di carico delle due Amministrazioni possono essere restituiti, sciolti o impiegati su carri carichi, tanto al transito di Cancello che a quello di Benevento.

I veicoli, i copertoni e gli attrezzi di carico di altre Amministrazioni dovranno invece essere sempre riconsegnati al transito di entrata.

31. *Lavaggio e disinfezione dei carri, penalità relative.* — Ciascuna delle due Amministrazioni è obbligata a provvedere, a norma delle disposizioni di legge vigenti in materia di polizia veterinaria alla pulitura ed, occorrendo, alla disinfezione dei veicoli, che hanno servito al trasporto di animali equini, bovini, suini, del pollame e di merci infettanti.

Pei carri restituiti vuoti alle stazioni di Cancello e di Benevento dev'essere accertato, in contraddittorio fra gli agenti delle due Amministrazioni, lo stato di pulizia, ed, ove sia stata trascurata od insufficientemente eseguita l'operazione di lavaggio o di disinfezione, devono a questa provvedere le stazioni stesse tanto per i carri di ritorno dalla ferrovia Cancello-Benevento quanto per quelli di quest'ultima ferrovia di ritorno dalle linee dello Stato.

Nel caso di carri vuoti non puliti di ritorno dalla ferrovia Cancello-Benevento, le stazioni di Cancello e di Benevento devono redigere in duplice esemplare il verbale di accertamento conforme all'allegato A all'Ordine di Servizio N. 111-1914, da inviarsi all'Ufficio Materiale Mobile in Roma.

Per i carri carichi, restituiti, in destinazione di una o più stazioni oltre quella di transito, l'accertamento dell'effettuata pulitura o disinfezione dev'essere fatta a cura della stazione, in cui si effettua il completo scarico, compilando e trasmettendo se del caso, il verbale di accertamento, come sopra è detto.

Le stazioni di Cancello e di Benevento devono altresì accertare e segnalare, nei modi suesposti, i casi in cui dalla ferrovia corrispondente siano stati utilizzati, pel trasporto di bestiame o di merci infettanti, carri F. S. od assimilati che non ammettono tale qualità di carico.

32. *Pesatura delle merci al transito.* — Quando per i trasporti in servizio cumulativo, provenienti da stazioni interne della Ferrovia Cancello-Benevento, il mittente dichiarasse il peso e la stazione di partenza ne delegasse la ricognizione a quella di Cancello o di Benevento, queste prenderanno di ciò particolare nota addebitando nel tempo stesso la relativa tassa di pesatura alla Ferrovia Cancello-Benevento, cui la tassa medesima deve fare esclusivamente carico.

33. *Trasporti in servizio.* — La corrispondenza che gli uffici e le stazioni di una Amministrazione avessero a mandare agli uffici ed alle stazioni dell'altra, per cose attinenti al servizio cumulativo tra la Rete dello Stato e la Ferrovia Cancello Benevento, e gli annessi documenti saranno trasportati gratuitamente sulle linee delle Amministrazioni ammesse al servizio cumulativo.

Con le medesime restrizioni saranno pure trasmessi gratuitamente i dispacci telegrafici.

34. *Servizio nelle stazioni di Cancello (F. S.) e di Benevento* (F. S.). — Nelle stazioni di Cancello (F. S.) e di Benevento (F. S.) l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato provvede alla tenuta delle gestioni di transito ed alla esecuzione delle operazioni per lo scambio dei trasporti in servizio cumulativo, nonchè all'eseguimento per conto e nell'interesse della Ferrovia Cancello-

Benevento del servizio dei trasporti a carro completo di cui il punto 19.

35. *Gestioni contabili ai transiti.* — Le stazioni di Cancello (F. S.) e di Benevento (F. S.), come stazioni di transito della ferrovia Cancello-Benevento, dovranno, per la tenuta della relativa gestione e per la registrazione e scritturazione dei trasporti, attenersi alle disposizioni contenute nell'istruzione sulla contabilità delle gestioni di transito, di cui agli Ordini di Servizio N. 160-1909 e N. 101-1914, nonchè alle particolari istruzioni che le venissero al riguardo impartite dai competenti Controlli.

Nelle stazioni stesse sarà pure istituita una gestione interna della ferrovia Cancello-Benevento per il servizio dei trasporti, di cui al punto 19.

Per tutto quanto non è previsto dal presente Ordine di Servizio, valgono le norme e condizioni generali, che regolano i servizii cumulativi con le Ferrovie concesse all'industria privata.

In base a quanto è detto nel presente Ordine di Servizio e relativi allegati, dev'essere opportunamente completato il « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza ». Devono inoltre essere fatte opportune aggiunte nel volume « Prontuario dei servizi cumulativi con le ferrovie secondarie per i trasporti dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al Regolamento per i trasporti militari (edizione 1° luglio 1902) e nello « Elenco delle stazioni della Rete dello Stato e delle stazioni e degli scali lacuali marittimi, ecc. ecc., che partecipano alle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario marittimo (edizione 1° ottobre 1910) ».

Nell'enumerazione dei transiti interni, di cui all'art. 3 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni di transito », si dovrà aggiungere per la « Ferrovia Cancello-Benevento » l'indicazione del transito di Benevento.

Nel « Prontuario delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) » si dovrà:

— a pagina 17 aggiungere il richiamo (*****) di contro al nome della stazione di Benevento, riportando in calce la seguente nota:

(*****) *Stazione di transito con la Ferrovia Cancello-Benevento.*

— Nella parte seconda della « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione 1° novembre 1913) nelle pagine dalla 27ª alla 30ª riportare, nelle sedi opportune, i nomi delle nuove stazioni della Ferrovia Cancello-Benevento col relativo numero 322 della linea.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato A all'Ordine di Servizio N. 139-1914.

(Sostituisce il prospetto a pag. 97 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » edizione 1° aprile 1913).

STAZIONI	Linea alla quale appartengono	Servizi cui sono abilitate					Impianti fissi							Distanze dalla stazione di transito di (chilometri)	
		Grande velocità	Piccola velocità accelerata	Piccola velocità ordinaria	Veicoli e bestiame	Trasporti a domicilio	Piani caricatori: di testa	Piani caricatori: di fianco	Grue fisse: Quantità	Grue fisse: Portata in tonnellate	Bilance a ponte: Quantità	Bilance a ponte: Portata in tonnellate	Sagoma limite	Benevento	Cancello
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
Benevento Centrale (1)	Cancello-Benevento	G	A	P	V. B	—	—	F	—	—	1	30	S	—	49
Benevento Città. . .	Cancello-Benevento	G	A	P	V. B	—	—	F	—	—	1	30	S	3	46
Apollosa-S. Leucio . .	Cancello-Benevento	G	A	P	V. B	—	—	F	—	—	—	—	S	9	40
Arpaise-Ceppaloni . .	Cancello-Benevento	G	A	P	V. B	—	—	F	—	—	—	—	S	14	36
S. Martino Valle Caudina.	Cancello-Benevento	G	A	P	V. B	—	—	F	—	—	1	30	S	19	30

Cervinara.	Cancello-Benevento	G	A	P	V.B	—	—	F	—	—	—	—	—	23	27
Arpaia-Airola . . .		G	A	P	V.B	—	—	F	—	—	—	—	S	28	21
S. Maria a Vico . .		G	A	P	V.B	—	—	F	—	—	1	30	S	40	9
S. Felice a Cancello-Arienzo		G	A	P	V.B	—	—	F	—	—	—	—	S	43	6
Cancello Valle Caudina. (2)		G	A	P	V.B	—	—	F	—	—	1	30	S	49	—

(1) Ammessa al servizio cumulativo pel solo transito di Cancello.
(2) Ammessa al servizio cumulativo pel solo transito di Benevento,

AVVERTENZE.

I. *Trasporti da e per le stazioni di Benevento F. S. e Cancello F. S.* — I trasporti a carro completo di merci e bestiame a piccola velocità accelerata e di merci a piccola velocità ordinaria in partenza da Benevento F. S. per stazioni dello Stato oltre Cancello e viceversa e da Cancello F. S. per stazioni dello Stato oltre Benevento e viceversa saranno istradati e tassati per la via mista di Cancello-Benevento, in quanto essa risulti più economica, salvo espressa domanda da parte del mittente della via esclusiva delle F. S., nel qual caso tanto l'istradamento che la tassazione dovranno aver luogo per la via dello Stato.

I trasporti suaccennati in partenza da stazioni dello Stato per Benevento, senza specifica indicazione della stazione destinataria, eseguiti a norma di quanto sopra per la via mista più economica, s'intenderanno destinati a Benevento Città della ferrovia Cancello-Benevento.

Agli effetti della tassazione dei trasporti la distanza fra le stazioni di Benevento F. S. e Cancello F. S. in transito sulla ferrovia suddetta è stabilita in km. 49.

II. *Trasporti esclusi dal transito sulla Cancello-Benevento.* — Salvo l'eccezione di cui sopra, non è ammessa l'esecuzione di trasporti in transito sulla ferrovia Cancello-Benevento. Conseguentemente non possono effettuarsi sulla ferrovia stessa:

1° trasporti fra le stazioni di Benevento F. S. e Cancello F. S.;

2° trasporti da Benevento F. S. per oltre Cancello F. S. e viceversa e da Cancello F. S. per oltre Benevento F. S. e viceversa di merci a grande velocità tanto a carro completo che in collettame, di bestiame a capo e di merci a piccola velocità ordinaria in collettame;

3° trasporti da oltre Benevento F. S. per oltre Cancello F. S. e viceversa.

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 139-1914.*

PROSPETTO dei prezzi da riscuotersi per il percorso sulla ferrovia Cancello-Benevento per i trasporti dei viaggiatori e dei bagagli, eseguiti in base alle "Concessioni speciali" ed al "Regolamento pei trasporti militari".

STAZIONI	Amministrazione e linea alle quali appartengono.	Transiti e punti di allacciamento con la Rete dello Stato.	Distanze dal transito in Km.	Tariffa differenziale B			Tariffa speciale per operai in comitiva	Tariffa militare						(*) Bagagli Base per tonn. divisibile di 10 in 10 kg.	
								Pei trasporti soggetti a tassa di bollo			Pei trasporti esenti da tassa di bollo			Pei trasporti soggetti a tassa di bollo.	Pei trasporti esenti da tassa di bollo.
				I	II	III	III	I	II	III	I	II	III		
Apollosa S. Leucio	BENEVENTO	BENEVENTO	9	0.70	0.50	0.30	0.25	0.30	0.20	0.15	0.30	0.20	0.15	2.088	2.031
Arpaia Airola . . .			28	2.10	1.50	1.—	0.80	0.85	0.60	0.40	0.80	0.60	0.40	6.496	6.328
Arpaise Ceppaloni.			14	1.05	0.75	0.50	0.40	0.45	0.30	0.20	0.40	0.30	0.20	3.248	3.164
Cervinara			23	1.75	1.20	0.80	0.65	0.70	0.50	0.35	0.65	0.50	0.35	5.336	5.198
Cancello Valle Caudina.			49	3.65	2.55	1.70	1.40	1.45	1.05	0.75	1.40	1.—	0.70	11.3 8	11.074
Cervino Durazzano			38	2.85	2.—	1.30	1.05	1.15	0.80	0.60	1.10	0.80	0.55	8.816	8.588
Rotondi Paolisi . .			25	1.85	1.30	0.85	0.70	0.75	0.55	0.40	0.75	0.55	0.40	5.800	5.650
S. Felice a Cancello Arienzo			43	3.20	2.25	1.50	1.20	1.25	0.90	0.65	1.25	0.90	0.65	9.976	9.718
S. Maria a Vico . .			40	3.—	2.10	1.40	1.15	1.20	0.85	0.60	1.15	0.85	0.60	9.280	9.040
S. Martino Valle [illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

Apollosa S. Leucio.	**CANCELLO**	CANCELLO	40	3. —	2.10	1.40	1.15	1.20	0.85	0.60	1.15	0.85	0.60	9.280	9.040
Arpaia Airola . . .			21	1.60	1.10	0.75	0.60	0.65	0.45	0.30	0.60	0.45	0.30	4.872	4.746
Arpaise Ceppaloni .			36	2.70	1.90	1.25	1. —	1.05	0.80	0.55	1.05	0.75	0.55	8.352	8.136
Benevento Centrale			49	3.65	2.55	1.70	1.49	1.45	1.05	0.75	1.40	1. —	0.70	11.368	11.074
Benevento Città . .			46	3.45	2.40	1.60	1.30	1.35	1. —	0.70	1.30	0.95	0.65	10.672	10.396
Cervinara			27	2. —	1.45	0.95	0.75	0.80	0.60	0.40	0.80	0.55	0.40	6.264	6.102
Cervino Durazzano			11	0.85	0.60	0.40	0.30	0.35	0.25	0.20	0.35	0.25	0.20	2.552	2.486
Rotondi Paolisi . .			24	1.80	1.25	0.85	0.70	0.70	0.55	0.35	0.70	0.50	0.35	5.568	5.424
S. Felice a Cancello Arienzo			6	0.45	0.35	0.20	0.20	0.20	0.15	0.10	0.20	0.15	0.10	1.392	1.356
S. Maria a Vico . .			9	0.70	0.50	0.30	0.25	0.30	0.20	0.15	0.30	0.20	0.15	2.088	2.034
S. Martino Valle Caudina.			30	2.25	1.60	1.05	0.85	0.90	0.65	0.45	0.85	0.65	0.45	6.960	6.780

(*) Tassa minima per spedizione { L. 0.50 per le concessioni speciali *A* e *IX*.
» 0.50 pei trasporti militari soggetti a tassa di bollo.
» 0.45 per la concessione speciale *B* e pei trasporti militari esenti da tassa di bollo. }

Allegato C all'Ordine di Servizio N. 139-1914.

Elenco delle corrispondenze viaggiatori fra le stazioni delle Ferrovie dello Stato quelle della Ferrovia Cancello-Benevento, ammesse al servizio cumulativo

AVVERTENZA - Gli asterischi indicano i biglietti che sono in distribuzione presso le stazio

PERCORRENZA da	a (e viceversa)	VIA	Biglietti di corsa semplice			Biglietti di and.-ritorno		
			I	II	III	I	II	III
Acerra	Apollosa S. Leucio . . .	Cancello	—	*	*	*(1)	*(1)	*
Id.	Arpaia Airola	Id.	—	*	*	*(1)	*(1)	*
Id.	Arpaise Ceppaloni	Id.	—	*	*	*(1)	*(1)	*
Id.	Benevento Centrale .	Id.	—	*	*	*(1)	*(1)	*
Id.	Benevento Città	Id.	—	*	*	*(1)	*(1)	*
Id.	Cervinara	Id.	—	*	*	*(1)	*(1)	*
Id.	S. Felice a Cancello Arienzo	Id.	—	*	*	*(1)	*(1)	*
Id.	S. Maria a Vico	Id.	—	*	*	*(1)	*(1)	*
Id.	S. Martino Valle Caudina .	Id.	—	*	*	*(1)	*(1)	*
Altavilla Irpina	Apollosa S. Leucio	Benevento	—	*	*	—	—	—
Id.	Arpaia Airola	Id.	—	*	*	—	—	—
Id.	Cervinara	Id.	—	*	*	—	—	—
Id.	S. Felice a Cancello Arienzo	Id.	—	*	*	—	—	—
Id.	S. Maria a Vico	Id.	—	*	*	—	—	—
Id.	S. Martino Valle Caudina .	Id.	—	*	*	—	—	—
Avellino	Apollosa S. Leucio	Id.	—	*	*	*(1)	*(1)	*
Id.	Arpaia Airola	Id.	—	*	*	*(1)	*(1)	*
Id.	Arpaise Ceppaloni	Id.	—	*	*	*(1)	*(1)	*
Id.	Cervinara	Id.	—	*	*	*(1)	*(1)	*
Id.	Cervino Durazzano	Id.	—	*	*	—	—	—
Id.	Rotondi Paolisi	Id.	—	*	*	*(1)	*(1)	*
Id.	S. Felice a Cancello Arienzo	Benevento e Cancello	—	*	*	*(1)	*(1)	*

(1) La corrispondenza ha luogo soltanto in partenza da stazioni della ferrovia Cancello-Benevento

PERCORRENZA da	a (e viceversa)	VIA	Biglietti di corsa semplice I	II	III	Biglietti di and.-ritorno I	II	III
Avellino	S. Maria a Vico	Benevento e Cancello	—	*	*	*(1)	*(1)	*(1)
Id.	S. Martino Valle Caudina .	Benevento	—	*	*	*(1)	*(1)	*(1)
Campobasso	Cervinara	Id.	—	*	*	—	—	—
Id.	S. Felice a Cancello Arienzo	Id.	—	*	*	—	—	—
Id.	S. Maria a Vico	Id.	—	*	*	—	—	—
Id.	S. Martino Valle Caudina .	Id.	—	*	*	—	—	—
Capua	Apollosa S. Leucio	Cancello	—	*	*	—	—	—
Id.	Arpaise Ceppaloni	Id.	—	*	*	—	—	—
Id.	Cervinara	Id.	—	*	*	—	—	—
Id.	S. Felice a Cancello Arienzo	Id.	—	*	*	—	—	—
Id.	S. Maria a Vico	Id.	—	*	*	—	—	—
Id.	S. Martino Valle Caudina .	Id.	—	*	*	—	—	—
Casalnuovo	Apollosa S. Leucio	Id.	—	*	*	*(1)	*(1)	*(1)
Id.	Arpaia Airola	Id.	—	*	*	*(1)	*(1)	*(1)
Id.	Arpaise Ceppaloni	Id.	—	*	*	*(1)	*(1)	*(1)
Id.	Benevento Centrale . . .	Id.	—	*	*	*(1)	*(1)	*(1)
Id.	Benevento Città	Id.	—	*	*	*(1)	*(1)	*(1)
Id.	Cervinara	Id.	—	*	*	*(1)	*(1)	*(1)
Id.	S. Felice a Cancello Arienzo	Id.	—	*	*	*(1)	*(1)	*(1)
Id.	S. Maria a Vico	Id.	—	*	*	*(1)	*(1)	*(1)
Id.	S. Martino Valle Caudina .	Id.	—	*	*	*(1)	*(1)	*(1)
Caserta	Apollosa S. Leucio	Id.	—	*	*	*(1)	*(1)	*(1)
Id.	Arpaia Airola	Id.	—	*	*	*(1)	*(1)	*(1)
Id.	Arpaise Ceppaloni	Id.	—	*	*	*(1)	*(1)	*(1)
Id.	Cervinara	Id.	—	*	*	*(1)	*(1)	*(1)
Id.	Rotondi Paolisi	Id.	—	*	*	—	—	—

(1) La corrispondenza ha luogo soltanto in partenza da stazioni della ferrovia Cancello-Benevento.

PERCORRENZA da (e viceversa)	a	VIA	Biglietti di corsa semplice I	II	III	Biglietti di and.-ritorn I	II	III
Caserta	S. Felice a Cancello Arienzo	Cancello	—	*	*	* (1)	* (1)	* (1
Id	S. Maria a Vico	Id.	—	*	*	* (1)	* (1)	* (1
Id.	S Martino Valle Caudina .	Id.	—	*	*	* (1)	* (1)	* (1
Castellamare di Stabia	Arpaia Airola	Id.	—	*	*	—	—	—
Id.	Benevento Centrale . . .	Id.	—	*	*	—	—	—
Id.	Benevento Città	Id.	—	*	*	—	—	—
Id.	S. Maria a Vico	Id.	—	*	*	—	—	—
Codola	Arpaia Airola	Id.	—	*	*	—	—	—
Id	Cervinara	Id.	—	*	*	—	—	—
Id.	S. Felice a Cancello Arienzo	Id.	—	*	*	—	—	—
Id.	S. Maria a Vico	Id.	—	*	*	—	—	—
Foggia	Cervinara	Benevento	—	*	*	—	—	—
Id.	S. Felice a Cancello Arienzo	Id.	—	*	*	—	—	—
Id.	S. Maria a Vico	Id.	—	*	*	—	—	—
Maddaloni Inferiore	Apollosa S. Leucio	Cancello	—	*	*	* (1)	* (1)	* (1
Id.	Arpaia Airola	Id.	—	*	*	* (1)	* (1)	* (1
Id.	Arpaise Ceppaloni	Id.	—	*	*	* (1)	* (1)	* (1
Id.	Benevento Centrale . . .	Id.	—	*	*	* (1)	* (1)	* (1
Id.	Benevento Città	Id.	—	*	*	* (1)	* (1)	* (1
Id.	Cervinara	Id.	—	*	*	* (1)	* (1)	* (1
Id.	S. Felice a Cancello Arienzo	Id.	—	*	*	* (1)	* (1)	* (1
Id.	S. Maria a Vico	Id.	—	*	*	* (1)	* (1)	* (1
Id.	S. Martino Valle Caudina .	Id.	—	*	*	* (1)	* (1)	* (1
Marigliano	Arpaia Airola.	Id.	—	*	*	—	—	—
Id.	Benevento Centrale . . .	Id.	—	*	*	—	—	—
Id.	Benevento Città	Id.	—	*	*	—	—	—
Id.	Cervinara	Id	—	*	*	—	—	—

(1) La corrispondenza ha luogo soltanto in partenza da stazioni della ferrovia Cancello-Benevento.

PERCORRENZA da (e viceversa)	a	VIA	Biglietti di corsa semplice I	II	III	Biglietti di and.-ritorno I	II	III
Marigliano	S. Felice a Cancello Arienzo	Cancello	—	*	*	—	—	—
Napoli Centrale	Apollosa S. Leucio	Id.	*	*	*	*	*	*
Id.	Arpaia Airola.	Id.	*	*	*	*	*	*
Id.	Arpaise Ceppaloni	Id.	*	*	*	*	*	*
Id.	Benevento Centrale . . .	Id.	*	*	*	*	*	*
Id.	Benevento Città	Id.	*	*	*	*	*	*
Id.	Cervinara	Id.	*	*	*	*	*	*
Id.	Cervino Durazzano	Id.	*	*	*	*	*	*
Id.	Rotondi Paolisi	Id.	*	*	*	*	*	*
Id.	S. Felice a Cancello Arienzo	Id.	*	*	*	*	*	*
Id.	S. Maria a Vico	Id.	*	*	*	*	*	*
Id.	S. Martino Valle Caudina .	Id.	*	*	*	*	*	*
Nola	Arpaia Airola.	Id.	—	*	*	* (1)	* (1)	* (1)
Id.	Arpaise Ceppaloni	Id.	—	*	*	* (1)	* (1)	* (1)
Id.	Benevento Centrale . . .	Id.	—	*	*	* (1)	* (1)	* (1)
Id.	Benevento Città	Id.	—	*	*	* (1)	* (1)	* (1)
Id.	Cervinara	Id.	—	*	*	* (1)	* (1)	* (1)
Id.	S. Felice a Cancello Arienzo	Id.	—	*	*	* (1)	* (1)	* (1)
Id.	S. Maria a Vico	Id.	—	*	*	* (1)	* (1)	* (1)
Id.	S. Martino Valle Caudina .	Id.	—	*	*	* (1)	* (1)	* (1)
Palma S. Gennaro	Apollosa S. Leucio	Cancello	—	*	*	—	—	—
Id.	Benevento Centrale . . .	Id.	—	*	*	—	—	—
Id.	Benevento Città	Id.	—	*	*	—	—	—
Id.	S. Felice a Cancello Arienzo	Id.	—	*	*	—	—	—
S. Angelo dei Lombardi	Cervinara	Benevento	—	*	*	—	—	—
Id.	S. Felice a Cancello Arienzo	Id.	—	*	*	—	—	—
Id.	S. Maria a Vico	Id.	—	*	*	—	—	—

1) La corrispondenza ha luogo soltanto in partenza da stazioni della ferrovia Cancello-Benevento.

PERCORRENZA da	a (e viceversa)	VIA	Biglietti di corsa semplice I	II	III	Biglietti di and.-ritorno I	II	III
S. Angelo dei Lombardi	S. Martino Valle Caudina .	Benevento	—	*	*	—	—	—
S. Maria Capua Vetere	Apollosa S. Leucio	Cancello	—	*	*	* (1)	* (1)	* (1)
Id.	Arpaia Airola.	Id.	—	*	*	* (1)	* (1)	* (1)
Id.	Arpaise Ceppaloni	Id.	—	*	*	* (1)	* (1)	* (1)
Id.	Cervinara	Id.	—	*	*	* (1)	* (1)	* (1)
Id.	S. Felice a Cancello Arienzo	Id.	—	*	*	* (1)	* (1)	* (1)
Id.	S. Maria a Vico	Id.	—	*	*	* (1)	* (1)	* (1)
Id.	S. Martino Valle Caudina .	Id.	—	*	*	* (1)	* (1)	* (1)
Sarno	S. Felice a Cancello Arienzo	Id.	—	*	*	—	—	—
Id.	S. Maria a Vico	Id.	—	*	*	—	—	—
Serino	Apollosa S. Leucio	Benevento	—	*	*	—	—	—
Id.	Arpaise Ceppaloni	Id.	—	*	*	—	—	—
Id.	Cervinara	Id.	—	*	*	—	—	—
Id.	S. Martino Valle Caudina .	Id.	—	*	*	—	—	—
Solopaca	Apollosa S. Leucio	Id.	—	*	*	—	—	—
Id.	Arpaise Ceppaloni	Id.		*	*	—	—	—
Id.	Cervinara	Id.	—	*	*	—	—	—
Id.	S. Martino Valle Caudina .	Id.	—	*	*	—	—	—
Sparanise	Arpaia Airola.	Cancello	—	*	*	—	—	—
Id.	Cervinara	Id.	—	*	*	—	—	—
Id.	S. Maria a Vico	Id.	—	*	*	—	—	—
Telese	Apollosa S. Leucio	Benevento	—	*	*	—	—	—
Id.	Arpaia Airola.	Id.	—	*	*	—	—	—
Id.	Arpaise Ceppaloni	Id.	—	*	*	—	—	—
Id.	Cervinara	Id.	—	*	*	—	—	—
Id.	Rotondi Paolisi	Id.	—	*	*	—	—	—
Id.	S. Martino Valle Caudina .	Id.	—	*	*	—	—	—
Torre Annunz. Centr.	Benevento Centrale . . .	Cancello	—	*	*	—	—	—
Id.	Benevento Città	Id.	—	*	*	—	—	—

(1) La corrispondenza ha luogo soltanto in partenza da stazioni della ferrovia Cancello Benevento.

Allegato **D** *all'Ordine di Servizio N. 139-1914.*

Quote a tariffa ordinaria pei trasporti dei bagagli, dei cani, dei velocipedi e dei giornali in servizio cumulativo con la Rete dello Stato

(*Il presente prospetto abroga e sostituisce quello N. 18 a pag. 34 dell'Allegato 5 all'O. S. 171-1913*).

Dal transito di **BENEVENTO** alle seguenti stazioni o viceversa	Chilometri	BAGAGLI (1) Prezzo per chilogrammi 10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	Oltre 100 Kg. Prezzo per tonellata (1)	CANI Prezzo per capo (1)	VELOCIPEDI (1)	GIORNALI per ogni Kg. o fraz. di Kg. (1)
Apollosa S. Leucio	9	0.55	0.55	0.55	0.55	0.55	0.55	0.55	0.55	0.55	0.55	4.176	0.25	0.55	0.10
Arpaise Ceppaloni	14	0.55	0.55	0.55	0.55	0.55	0.55	0.55	0.55	0.60	0.65	6.496	0.35	0.55	0.10
S. Martino Valle Caudina	19	0.55	0.55	0.55	0.55	0.55	0.55	0.65	0.75	0.80	0.90	8.816	0.45	0.55	0.10
Cervinara	23	0.55	0.55	0.55	0.55	0.55	0.65	0.75	0.90	1.—	1.10	10.672	0.55	0.55	0.10
Rotondi Paolisi	25	0.55	0.55	0.55	0.55	0.60	0.70	0.85	0.95	1.05	1.20	11.600	0.60	0.55	0.10
Arpaia Airola	28	0.55	0.55	0.55	0.55	0.65	0.80	0.95	1.05	1.20	1.30	12.992	0.65	0.55	0.10
Cervino Durazzano	38	0.55	0.55	0.55	0.75	0.90	1.10	1.25	1.45	1.60	1.80	17.632	0.90	0.55	0.10
S. Maria a Vico	40	0.55	0.55	0.60	0.75	0.95	1.15	1.30	1.50	1.70	1.90	18.560	0.95	0.60	0.10
S. Felice a Cancello	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

Dal transito di **CANCELLO** alle seguenti stazioni o viceversa*															
S. Felice a Cancello Arienzo	6	0.55	0.55	0.55	0.55	0.55	0.55	0.55	0.55	0.55	0.55	2.784	0.15	0.55	0.10
S. Maria a Vico	9	0.55	0.55	0.55	0.55	0.55	0.55	0.55	0.55	0.55	0.55	4.176	0.25	0·55	0.10
Cervino Durazzano	11	0.55	0.55	0.55	0.55	0.55	0.55	0.55	0.55	0.55	0.55	5.104	0.30	0.55	0.10
Arpaia Airola	21	0.55	0.55	0.55	0.55	0.55	0.60	0.65	0.80	0.90	1.—	9.744	0.50	0.55	0.10
Rotondi Paolisi	24	0.55	0.55	0.55	0.55	0.60	0.70	0.80	0.90	1.05	1.15	11.136	0.60	0.55	0.10
Cervinara	27	0.55	0.55	0.55	0.55	0.65	0.80	0.90	1.05	1.15	1.30	12.528	0.65	0.55	0.10
S. Martino Valle Caudina	30	0.55	0.55	0.55	0.60	0.70	0.85	1.—	1.15	1.30	1.40	13.920	0.70	0.55	0.10
Arpaise Ceppaloni	36	0.55	0.55	0.55	0.70	0.85	1.05	1.20	1.35	1.55	1.70	16.704	0.85	0.55	0.10
Apollosa S. Leucio	40	0.55	0.55	0.60	0.75	0.95	1.15	1.30	1.50	1.70	1 90	18.560	0.95	0.60	0.10
Benevento Città	46	0.55	0.55	0.65	0.90	1.10	1.30	1.50	1.75	1.95	2.15	21.344	1.10	0·65	0.10
Benevento Centrale	49	0.55	0.55	0.70	0.95	1.15	1.40	1.60	1.85	2.05	2.30	22.836	1.15	0.70	0.10

(1) Tassa minima:
- *Bagagli:* per spedizione . . . L. 0.55
- *Cani:* per spedizione . . . . » 0.55
- *Velocipedi:* per macchina . . » 0.55
- *Giornali:* per spedizione . . » 0.30

Ordine di Servizio N. 140. (C.).

Servizio cumulativo italo-francese (oltre la P. L. M.).

(Vedi Ordine di Servizio N. 92-1914).

Col 1° maggio 1914, verrà pubblicato il primo supplemento alla tariffa diretta italo-francese (oltre la P. L. M.), contenente, oltre ad alcune aggiunte e variazioni alla nomenclatura delle merci ed all'elenco delle stazioni francesi, il nuovo fascicolo dei prezzi relativi alla Rete dell'Est che annulla e sostituisce quello già esistente.

La pubblicazione in parola trovasi in vendita al prezzo di L. 0,45 per esemplare.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 141. (C).

Tariffa locale N. 233 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 70-1913).

Col 1° maggio 1914 la tariffa locale N. 233 P. V. serie A, valevole per i trasporti di « acque minerali naturali », sarà estesa alle spedizioni in partenza dalla stazione di Fratte ed in destinazione di quelle di tutta la rete dello Stato.

Opportuna aggiunta dovrà essere fatta nella tariffa stessa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, *e* 22.

Ordine di Servizio N. 142. (C.).

Servizio italo-germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 102-1914).

Si è pubblicato un foglietto di Errata-corrige contenente alcune rettificazioni da introdursi nel 3° Supplemento del 1° aprile 1914 relativo alla Parte II A della tariffa italo-germanica.

Dovendo questa errata-corrige fare parte integrante del citato supplemento esso verrà distribuito nella stessa misura.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 143. (C.).

Viaggi a tariffa differenziale A.

(Vedi Ordini di Servizio N. 60 e 143-1908; 17, 71, 93, 114, 279, 337, 349-1911; 262 e 341-1912; 21, 69, 149, 209, 245, 345 e 368-1913 e 28-1914).

Nell'elenco delle vie facoltative ammesse pei viaggi a tariffa differenziale A pubblicato con l'Ordine di servizio N. 60-1908, e così pure nell'Allegato N. 1 all'Istruzione sul servizio viaggiatori, bagagli e cani di cui all'Ordine di Servizio N. 43-1913 e nella parte prima della Prefazione generale all'Orario generale di servizio, il percorso *Arona-Torino* deve essere sostituito dal percorso *Arona-Santhià.*

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 144. (C.).

Trasporti per conto delle Società Cooperative di consumo fra gli agenti ed operai ferroviari.

Si avverte che alla *Società Cooperativa di Consumo tra gli agenti ferroviari* con sede in *Ventimiglia* è stata revocata la concessione della tariffa ridotta per i trasporti effettuati a nome e per conto di detta Società, avendo questa iniziata la vendita anche ai non soci.

Quindi, d'ora in avanti, non dovranno essere accettate a tariffa ridotta spedizioni fatte in nome e per conto della ripetuta Società Cooperativa, la quale a tale effetto, dovrà essere cancellata dall'elenco Alleg. A al Regolamento sui trasporti per conto delle Società cooperative di consumo fra agenti ed operai ferroviari approvato dall'on. Consiglio di Amministrazione nell'adunanza del 27 aprile 1911.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, *e* 22.

Ordine di Servizio N. 145. (P.).

Commissione consultiva compartimentale di Genova per le case economiche dei ferrovieri.

Si porta a conoscenza del personale che in seguito alle dimissioni da membro della commissione consultiva compartimentale di Genova per le case economiche dei ferrovieri presentate dal signor *Morselli* Quirino è stato nominato membro di detta commissione compartimentale - a termini dell'art. 32 delle norme approvate con Decreto Ministeriale del 14 settembre 1913 - il signor *Piccinini* Enrico, Operaio di 1ª classe, Delegato della 22ª categoria del personale.

Ordine di Servizio N. 146. (C).

Servizio cumulativo per il trasporto dei viaggiatori, bagagli, cani e velocipedi con la Società "Tramvie Vicentine".

(Vedi Ordine di Servizio N. 162-1910).

A datare dal 1° maggio 1914 il servizio cumulativo per il trasporto dei viaggiatori, dei bagagli, dei cani e dei velocipedi con le Tramvie Vicentine (che si effettua a mezzo della stazione di Tavernelle, e, in via normale, per il solo periodo dal 1° maggio a tutto ottobre di ciascun anno) viene regolato dalle norme seguenti le quali sostituiscono, per detti trasporti, quelle diramate con l'Ordine di Servizio N. 162-1910, ferma restando l'esclusione dal servizio cumulativo dei viaggi e dei trasporti di bagagli in base alle concessione speciali ed al Regolamento pei trasporti militari.

Nulla è innovato per quanto riguarda il servizio di corrispondenza per le merci.

1. Trasporto di viaggiatori.

1. *Stazioni ammesse al servizio cumulativo.* — Le stazioni della Rete dello Stato ammesse al servizio cumulativo con la stazione di Recoaro della Tramvia, (la sola ammessa al servizio cumulativo) per il trasporto dei viaggiatori risultano dal prospetto « Allegato A » al presente Ordine di Servizio.

Il servizio cumulativo si effettua col rilascio dei biglietti a tariffa ordinaria di corsa semplice e di andata e ritorno tanto da parte delle suddette stazioni quanto da parte di quella di Recoaro.

2. *Caratteristiche dei biglietti.* — I biglietti cumulativi in distribuzione, sia in un senso che nell'altro, sono tutti a destinazione fissa del formato e dei colori in uso per il servizio interno delle Ferrovie dello Stato e portano indicato il prezzo per l'intero percorso. Esistendo sul percorso tramviario due sole classi, 1ª e 2ª, i biglietti cumulativi di 1ª e 2ª classe valgono per la 1ª classe sul

percorso tramviario quelli di 3ª classe sono naturalmente validi per la 2ª sulla tramvia.

3. *Ragazzi.* — È ammesso il servizio cumulativo per il trasporto dei ragazzi di età fra i tre ed i sette anni, per le medesime relazioni di cui al punto 1°. Per tali trasporti tanto le stazioni della Rete dello Stato quanto la stazione di Recoaro della tramvia distribuiscono biglietti di sola andata, riscuotendo la metà del prezzo indicato sui corrispondenti biglietti di corsa semplice a destinazione fissa per adulti con l'arrotondamento ai cinque centesimi superiori.

I biglietti da rilasciarsi anche nel senso da Recoaro alle stazioni delle Ferrovie dello Stato, sono quelli Mod. Ci-203 A, di cui al punto 1° del Capitolato II (Disposizioni diverse) della Circolare F. S. N. 66-1913.

I ragazzi di età inferiore ai tre anni sono trasportati gratuitamente anche sul percorso tramviario.

4. *Rilascio e validità dei biglietti.* — I biglietti distribuiti dalla stazione di Recoaro devono portare un bollo a secco indicante la data di distribuzione ed il numero della corsa e sono validi per proseguire dalla stazione di transito di Tavernelle col treno coincidente F. S. della giornata che sia della categoria ed abbia vetture della classe portata dai biglietti, salvo le limitazioni e le esclusioni risultanti dall'Orario Ufficiale.

I biglietti cumulativi rilasciati dalle stazioni della Rete dello Stato sono pur essi validi per proseguire dalla stazione di Tavernelle col treno coincidente della Tramvia. La Tramvia garantisce, all'arrivo di ogni treno delle Ferrovie dello Stato, la occorrente quantità di posti disponibili nei propri treni.

Per l'uso e la validità dei biglietti di andata e ritorno in servizio cumulativo, valgono le norme dell'Allegato 4 alle Tariffe, in vigore sulla Rete dello Stato.

5. *Penalità ed introiti suppletori.* — Le esazioni suppletorie e le multe per mancanza di biglietti, cambiamento di classe, ecc. vengono riscosse dagli agenti di ciascuna Amministrazione soltanto per il percorso rispettivo, coll'obbligo però di presentare i viaggia-

tori al Capo Stazione di Tavernelle perchè sia provveduto alla regolarizzazione del viaggio pel percorso ulteriore.

Quando poi risulti al personale di una delle Amministrazioni ferroviaria o tramviaria che il viaggiatore ha viaggiato irregolarmente pure sul percorso precedente, le esazioni suppletorie e le multe devono estendersi al percorso stesso.

II. Trasporto di bagagli, cani e velocipedi.

6. *Stazioni ammesse al servizio cumulativo.* — Tutte le stazioni delle Ferrovie dello Stato sono ammesse al servizio cumulativo per il trasporto dei bagagli, dei cani e dei velocipedi con la stazione di Recoaro della Tramvia, e viceversa.

7. *Bagagli da registrarsi e bagagli ammessi nelle carrozze.* — Gli oggetti da trasportarsi come bagaglio ed i bagagli ammessi nelle carrozze sono esclusivamente quelli specificati negli articoli 43 e 44 delle tariffe e Condizioni pei trasporti in vigore sulle Ferrovie dello Stato.

8. *Registrazione dei trasporti.* — I trasporti dei bagagli, dei cani e dei velocipedi in servizio cumulativo sono da registrarsi direttamente dalle stazioni delle Ferrovie dello Stato a quella di Recoaro della Tramvia (o viceversa) mediante la compilazione di un solo foglio di via come per i trasporti in servizio interno delle Ferrovie dello Stato. Il foglio di via compilato dalla stazione di partenza, scorta i trasporti fino a destino.

9. *Etichette.* — Ai colli sono da applicarsi due etichette: una col nome della stazione di partenza, e col numero corrispondente a quello della registrazione, l'altra, da apporsi immediatamente sotto la prima, col nome della stazione destinataria, e l'indicazione, quando del caso, della via da percorrersi.

Tale ultima etichetta può essere manoscritta.

10. *Tassazione.* — Le tasse pel percorso dei bagagli, dei cani e dei velocipedi sono riscosse a partenza, per tutto il percorso, in

base alle tariffe vigenti su ciascuna Amministrazione e sul peso totale, ferma l'applicazione delle tasse minime da riscuotersi distintamente per i due percorsi.

Per il percorso sulle Ferrovie dello Stato si applicano i prezzi risultanti dagli appositi prontuari a tariffa generale o differenziale, a seconda della distanza, in vigore per il servizio interno, e per il percorso della tramvia si applicano i prezzi risultanti dal prospetto « Allegato B ». Le quote tanto ferroviarie che tramviarie devono essere entrambe arrotondate, come d'uso, ai cinque centesimi superiori.

Detto prospetto sostituisce quindi quello compreso, col N. 36, nell' « Allegato N. 5 » all'Ordine di Servizio N. 171-1913.

11. *Penalità ed introiti suppletori.* — Valgono in proposito anche pel trasporto dei bagagli trasportati nelle carrozze, le disposizioni risultanti dal punto 5 del presente Ordine di Servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato **A** *all'Ordine di Servizio N. 146-1914.*

Elenco delle stazioni delle Ferrovie dello Stato ammesse al servizio cumulativo con la stazione di Recoaro delle "Tramvie vicentine,, per il trasporto dei viaggiatori con biglietti a destinazione fissa delle tre classi per adulti e facoltativi per ragazzi.

a) *Biglietti di corsa semplice.*

Adria
Bagni della Porretta
Bagni di Montecatini
Bergamo
Belluno
Bologna
Borgo S. Donnino
Brescia
Carpi
Casarsa
Casalmaggiore
Castelfranco Veneto
Chioggia
Cittadella
Como S. G.
Conegliano
Cormons
Crema
Cremona
Desenzano Lago
Ferrara
Firenze S. M. N.
Fontaniva
Genova P. P.
Gonzaga
Legnago
Livorno C.
Lonigo
Loreo
Lucca
Mantova
Mestre
Milano C.
Modena
Mozzecane
Novara
Oderzo
Padova
Parma
Parona di Valpolicella

Pavia
Peri
Peschiera
Piacenza
Pisa C.
Pistoia
Pordenone
Portogruaro
Ravenna
Reggio Emilia
Rezzato
Rimini
Rovato
Rovigo
Sacile
Sambonifacio
Schio
Seregno
Soresina
Suzzara
Torino P. N.
Treviglio
Treviso
Udine
Varazze
Venezia
Verona P. V.
Viareggio

b) *Biglietti di andata e ritorno*

Brescia
Lonigo
Mantova
Milano C.
Padova
Sambonifacio
Schio
Treviso
Venezia
Verona P. V.

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 146-1914.*

Quote relative al percorso delle Tramvie Vicentine da riscuotersi per il trasporto in servizio cumulativo dei bagagli, dei cani e dei velocipedi dalle stazioni delle Ferrovie dello Stato a quella di Recoaro.

Dal transito di Tavernelle a	Km.	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonn.	Cani Prezzo per capo	Velocipedi
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100			
Recoaro	34	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.20	1.40	1.60	1.80	2.00	20.00	0.60	0.75

N. B. — Nei prezzi suindicati è compresa la tassa di trasbordo di L. 2.50 per tonnellata.

Tassa minima	Bagagli, per spedizione	L. 1.00
	Cani » »	» 0.60
	Velocipedi, per macchina	» 0.75

Circolare N. 43. (C.).

Chiusura dell'agenzia di città in Faenza.

(Vedi Circolare N. 102-1912).

Col giorno 30 aprile 1914, si chiuderà l'Agenzia di Città in Faenza e cesserà di funzionare, in quel comune, il servizio di presa e consegna delle merci a domicilio.

Si dovranno, pertanto, cancellare le relative indicazioni alle pagine 19 e 36 del fascicolo « Norme, condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio edizione 1912 », nonchè le lettere G. B. alla colonna 14 della pagina 38, nel Prontuario generale delle distanze chilometriche, edizione 1908, di fianco al nome della stazione di Faenza.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Comunicazione.

Esclusione dalle gare. — Con decreto 31 marzo 1914 del Ministero della Marina, è stata esclusa dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato la Ditta « L'Italiana » (Ing. Mario Pratelli) di Milano.

Fino al 31 marzo 1915 le ditte « Donato Chiappini di Milano » e « Villa e Fratelli Bonaldi » di Crema, restano escluse dal fare offerte per contrattazioni di conto della nostra Amministrazione.

Il Direttore generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 7^v (M. e V.).

Veicoli da inoltrare vuoti nelle officine dell'Amministrazione per scadenza del periodo di garanzia.

Occorre inviare al più presto possibile in officina i veicoli il cui periodo di garanzia sta per cessare, e che sono indicati nello elenco in calce alla presente.

Le ricerche dei detti veicoli dovranno esperirsi da tutte le stazioni della rete alle ore 17 del giorno 15 maggio 1914, estendendole ai veicoli in composizione ai treni, a quelli esistenti sui piazzali di stazione, dei depositi locomotive, dei depositi combustibile, e delle squadre di rialzo, limitatamente, per queste ultime, ai veicoli non ancora sotto riparazione o prossimi ad uscire dalla squadra.

Non appena un veicolo compreso fra quelli sopra indicati viene rintracciato, se esso è vuoto, la stazione vi applicherà da ambo i lati l'etichetta mod. M. 318 di cui l'Ordine di Servizio N. 67-1911 scrivendo a mano, nell'apposito spazio, il motivo per cui il veicolo viene destinato all'officina, ed in questo caso: « per scadenza del periodo di garanzia » e provvedendo al suo pronto invio in officina scortato da mod. M. 130.

Se il veicolo rintracciato è impegnato, la stazione dovrà applicarvi l'etichetta di cui sopra in bianco, comunicando telegraficamente il numero di servizio del veicolo ed il treno d'inoltro alla stazione destinataria, la quale, a sua volta, completerà l'etichetta delle indicazioni necessarie e curerà l'immediato inoltro del veicolo in officina, scortandolo con mod. M. 130.

Di massima i bagagliai a due sale ed i carri dovranno essere etichettati per la più prossima officina rispetto al luogo dove vengono rintracciati, mentre le carrozze ed i bagagliai ed i carri a tre sale ed a carrelli saranno destinati alle officine di Torino, Verona, Firenze, Bologna, Granili, Foggia, Taranto e Palermo, inviandoli a quella più prossima al luogo dove vengono rintracciati.

Avvertesi che se il veicolo fosse munito delle normali etichette di riparazione, le medesime non dovranno esser tolte o coperte con l'etichetta speciale prescritta dalla presente circolare. Così non dovranno esser tolte queste etichette speciali o coperte con quelle ordinarie di riparazione quando occorresse applicare queste ultime a qualche veicolo diretto all'Officina per la visita prima della scadenza del periodo di garanzia.

La stazione che etichetta il veicolo, darà notizia dell'invio alle Officine: per i carri, alla propria Delegazione del Materiale mobile ed al Circolo di ripartizione, per le carrozze ed i bagagliai, alla Delegazione ed al Riparto del Materiale mobile.

Ogni negligenza, omissione od erronea applicazione di etichette verrà severamente punita, anche con l'addebito di tutto o di parte degli inutili percorsi a vuoto che si dovessero verificare e dei danni eventualmente sofferti dall'Amministrazione per la mancata visita del veicolo, prima della scadenza del periodo di garanzia.

Elenco dei veicoli da inoltrare nelle officine per scadenza del periodo di garanzia.

CARROZZE.

AI^{CR}_{Z} N. 19.016.

BI^{CR}_{Z} N. 29.151; 29.153; 29.156; 29.187; 29.199; 29.433.

CI^{CR}_{Z} N. 41.740; 41.753; 41.757.

BAGAGLIAI.

DI^{CR}_{Z} N. 84.010; 84.021 a 84.023; 84.052 a 84.054; 84.225; 84.295; 84.414.

CARRI.

F N. 172.801 a 172.803; 172.811 a 172.813; 173.010 a 173.012; 173.020 a 173.022; 173.028 a 173.030; 173.490 a 173.492; 173.643 a 173.645; 173.680 a 173.682; 173.697 a 173.699;

173.804 a 173.806; 173.814 a 173.816; 173.830 a 173.832; 173.840 a 173.842; 173.850 a 173.852; 174.068 a 174.071; 174.127 a 174.129; 174.242 a 174.244. 174.270 a 174.272; 174.280 a 174.282; 174.291 a 174.293; 174.785 a 174.787; 175.189 a 175.191; 175.337 a 175.339; 175.360 a 175.362; 175.428 a 175.430; 175.774 a 175.776; 175.784 a 175.786; 175.900 a 175.902; 175.980 a 175.982; 176.106 a 176.108;

L N. 474.400 a 474.402; 474.416 a 474.418; 474.455 a 474.457; 474.467 a 474.469; 474.864 a 474.866; 474.875 a 474.877; 475.473 a 475.475; 475.486 a 475.488; 478.139 a 478.141; 478.381 a 478.383; 478.535 a 478.537; 478.551 a 478.553; 478.781 a 478.783; 478.790 a 478.793;

Poz N. 693.218 a 693.220; 693.293 a 693.295.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 9, 11, 40, 41, 42, 45 ed ai Controllori del materiale.

Circolare N. 8v (M. e V.).

Servizi diretti coll'estero che, durante l'estate 1914, devono essere fatti con materiale F. S.

Con riferimento all'Ordine di Servizio N. 287-1908, si porta a conoscenza del personale interessato che i servizi diretti internazionali, i quali durante l'estate 1914 dovranno essere fatti con materiale F. S., sono quelli indicati nel seguente prospetto.

Le disposizioni della presente Circolare andranno in vigore a datare dal 1° maggio 1914. Dalla stessa data resta abrogata la Circolare N. 13v-1913 la quale viene sostituita dalla presente.

Il Direttore generale
R. BIANCHI

Servizi diretti internazionali da effettuarsi con materiale F. S.

INDICAZIONE DEI SERVIZI	Treni F.S. coi quali vengono effettuati i servizi	QUANTITÀ VEICOLI OCCORRENTI PER CIASCUN SERVIZIO	
		in composizione a ciascun treno	in turno
1. — **Italo-Francesi.** *Via Modane:*			
Roma-Parigi	6 e 1	1 ABI_z	4
Torino-Parigi	148 e 1	1 CI_z	2
2. — **Italo-Svizzeri.** *Via Sempione:*			
Milano-Loetschberg-Berna .	258-259	1 ABI_y	2
Milano-Ginevra.	256-259	1 ABI_y	2
Milano-Ginevra.	260-251	1 ABI_y	2
Milano-Ginevra.	262-257	1 ABI_y	2
Milano-Losanna.	252-257	1 ABI_y	2
3. — **Italo-Olandesi** *Via Gottardo:*			
Ventimiglia-Genova-Basilea-Colonia-Amsterdam . . .	137/74 e 63/136	1 $ABLI_z$	4

durante l'estate 1914 (1° maggio-30 settembre).

VEICOLI SPECIALIZZATI			Compartimento incaricato della sorveglianza	Officina alla quale devono essere inviati i veicoli per la riparazione	OSSERVAZIONI
Serie e numero	Quantità	Residenza			
ABI$^{cr}_{z}$ 59300-59309	10	Roma T. (1)	Roma	Firenze	(1) Una carrozza di riserva a Torino.
CI$^{cr}_{z}$ 41705-41710	6	Torino P. N.	Torino	Torino	
ABI$^{cr}_{y}$ 58616-58635	20	Milano C. (2)	Milano	Torino	(2) Una carrozza di riserva a Domodossola. N. B. - Sono pure atte a circolare sulle ferrovie svizzere le carrozze CI 42470 a 42474 e 42885 a 42889, le quali debbono utilizzarsi soltanto con treni facenti capo a Milano C. ove risiedono affinchè occorrendo, si possano utilizzare in sostituzione od in sussidio di carrozze svizzere in servizio diretto con l'Italia.
ABLI$^{cr}_{z}$ 650-661	12	Ventimiglia (3)	Genova	Rivarolo (4)	(3) Una carrozza di riserva ad Amsterdam. (4) Oppure alle Officine Piaggio di Sestri Ponente, secondo l'indicazione da darsi di volta in volta dalla Divisione Veicoli di Torino.

INDICAZIONE DEI SERVIZI	Treni F.S. coi quali vengono effettuati i servizi	QUANTITÀ VEICOLI OCCORRENTI PER CIASCUN SERVIZIO	
		in composizione a ciascun treno	in turno
4. — **Italo-Germanici.** *Via Ala:*			
Ventimiglia-Monaco . . .	133/70/89/402 e 101/1436/ 61/136	1 ABI_z	3
Roma-Monaco	24/404 e 401/31	1 ABI_y	4
5. — **Italo-Austriaci.** *Via Pontebba:*			
Ventimiglia - Vienna - Woloczyska	137/74/97/ 451/412/174 e 171/1436/ 61/136	1 ABI_z	6
Via Primolano:			
* Venezia-Trento	1492 e 443	1 AB_y - 1 CI_z	1 ABI_y - 1 CI_z
Via Cormons:			
Milano - Castelfranco - Udine - Trieste	97/451/412- 419/452/82	1 CI_z	2
* Venezia-Fiume	178/418 e 1533	1 ABI_y	2
Udine-Trieste (1)	2726 e 419	1 ABI_y	1
Udine-Trieste (1)	2722 e 1557	2ABI_y-1CI_z-1DUT	2ABI_y -1CI_z-1DUT
Udine-Trieste (1)	1558 e 2727	2 ABI_y - 1 DUT	2 ABI_y - 1 DUT
Udine-Trieste (1)	2728 e 2723	2 ABI_y - 1 DUT	2 ABI_y - 1 DUT
Udine-Trieste (1)	2726 e 2729	2 ABI_y	2
Via Cervignano:			
* Venezia-Trieste	438 e 1535	1 ABI_y	2
* Venezia-Trieste	438 e 433	1ABI_y-1CI_z-1 DUI	1ABI_y-1CI_z-1 DUI
* Venezia-Trieste	1534 e 431	2ABI_y - 1CI_z-1DUI	2ABI_y-1CI_z - 1 DUI
* Venezia-Trieste	436 e 1533	2ABI_y -1CI_z-1 DUI	2 ABI_y-1CI_z-1DUI

VEICOLI SPECIALIZZATI			Compartimento incaricato della sorveglianza	Officina alla quale devono essere inviati i veicoli per la riparazione	OSSERVAZIONI
Serie e numero	Quantità	Residenza			
ABI_z^{VCR} 59068-59085	18	Ventimiglia	Genova	Firenze	
AB_y^{VCR}58636 a 58639, 58643, 58645, 58651.	7	Roma T.	Roma	Firenze	
ABI_z^{VCR} 59068-59085	18	Ventimiglia	Genova	Firenze	(1) Questi servizi debbono essere assicurati esclusivamente colle ABI_y^{VCR} 58600-58615. (2) Le carrozze di questo gruppo debbono essere utilizzate esclusivamente nei servizi segnati con asterisco. N. B. - Sono inoltre atte ai servizi su Trieste le carrozze CT^{VCR} 43050 a 43057 nonchè i bagagliai D^{VCR} 81600 a 81603 aventi la residenza di Udine, da tenersi per scorta.
ABI_y^{VCR}58640a58642 -58644-58646 a 58650 -58652 a 58655	(2) 13	Venezia	Venezia	Verona	
CI_z^{VCR} 41875-41887	13				
CI_z^{VCR}41891-41894	4	Milano	Milano	Verona	
ABI_y^{VCR}58640-58642, 58644, 58646-58650, 58652-58655	(2) 13	Venezia	Venezia	Verona	
ABI_y^{VCR} 58600-58615	16	Udine	Venezia	Verona	
CI_z^{VCR} 41888-41890	3				
DUT^{VCR}94421-94426	6				
ABI_y^{VCR}58640-58642, 58644, 58646-58650, 58652-58655	(2) 13	Venezia	Venezia	Verona	
CI_z^{VCR} 41875-41887	13				
DUI^{VCR} 96400-96405	6				

Circolare N. 65R (C.).

I Esposizione internazionale di motociclismo in Milano.

Pei viaggi degli espositori e giurati partecipanti alla Esposizione sovraindicata, è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione I sotto la osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli agli espositori e giurati che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata tra Golfo Aranci e Civitavecchia.

Gli espositori e giurati saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI E GIURATI.

Andata e *Ritorno*: dal 23 aprile al 20 maggio 1914.

SPEDIZIONE DELLE MERCI ED OGGETTI.

Andata: dal 23 al 30 aprile 1914.

Ritorno: dal 15 al 30 maggio 1914.

Per quanto riguarda l'applicazione della Concessione ai viaggi degli espositori e giurati valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R - 1913.

N. B. — Le disposizioni di cui la presente Circolare furono già impartite alle stazioni dalle rispettive Divisioni di Movimento.

Circolare N. 66R (C.).

Corse di cavalli in Roma.

(Vedi Circolare N. 44R-1914).

La vendita dei biglietti di andata e ritorno speciali per Roma col ribasso del 60 % istituiti per la circostanza delle corse di cavalli, che avrebbe dovuto cessare col giorno 25 aprile corrente dovrà invece essere continuata da parte di tutte le stazioni ed agenzie della rete di Stato fino a tutto il giorno 5 maggio 1914.

Circa l'utilizzazione dei biglietti in questione rimangono in tutto ferme le norme e condizioni di cui alla Circolare N. 44R 1914.

Circolare N. 67R (C.).

Congresso regionale toscano dei segretari ed impiegati comunali in Firenze.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 24 al 27 aprile 1914.

Ritorno: dal 26 al 30 aprile 1914.

N. B. — Le disposizioni di cui la presente Circolare furono già impartite alle stazioni dalle rispettive Divisioni di Movimento.

Circolare N. 68R (C.).

Congresso della società degli ingegneri ed architetti italiani in Roma.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 1° al 10 maggio 1914.

Ritorno: dal 6 al 16 maggio 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

Circolare N. 69R (C.).

IV Congresso nazionale della Confederazione generale del lavoro in Mantova.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato, è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 1° al 9 maggio 1914.

Ritorno: dal 5 al 15 maggio 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 103R-1913.

Circolare N. 70R (C.).

I Congresso dei conciliatori italiani in Roma.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 3 al 13 maggio 1914.

Ritorno: dall'11 al 21 maggio 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

Circolare N. 71R (C.).

I Congresso nazionale per i pronti soccorsi sanitari in Pescia.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 6 all'11 maggio 1914.

Ritorno: dal 9 al 14 maggio 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

Circolare N. 72R (C.).

Congresso fra i licenziati della R. Scuola di Orticoltura in Firenze.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 10 al 18 maggio 1914.

Ritorno: dal 16 al 24 maggio 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

Circolare N. 73R (C.).

II Congresso nazionale fra gli agenti e funzionari addetti alla polizia comunale in Firenze.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno

o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 12 al 18 Maggio 1914.

Ritorno: dal 16 al 22 Maggio 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

Il Direttore generale
R. BIANCHI

Roma, 1914 — Tip. Editrice Nazionale — C. 80.

Circolare N. 59R (C.).

Gare nazionali di stenografia e dattilografia in Milano.

Pei viaggi dei partecipanti alle gare sovraindicate è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti alle Gare saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata dal 29 Aprile al 5 Maggio 1914.

Ritorno: dal 3 al 9 Maggio 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

Il Direttore generale
R. BIANCHI

Circolare N. 61R (C.).

III Congresso nazionale dei segretari ed impiegati degli enti locali in Napoli.

(Vedi Circolari N. 149R e 156R-1913).

Il congresso sovraindicato essendo stato rimandato ai giorni 2, 3, 4 e 5 maggio p. v. l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sarà consentita nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 28 aprile al 5 maggio 914.

Ritorno: dal 2 all'8 maggio 1914.

Circolare N. 62R (C.).

I Congresso regionale sardo in Roma.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviario-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 3 al 15 maggio 1914.

Ritorno: dal 10 al 22 maggio 1914.

Per quanto riguarda l'applicazione della Concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

Circolare N. 63R (C.).

Congresso della federazione interprovinciale agraria marchigiana in Ancona.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 6 al 10 maggio 1914.

Ritorno: dal 10 al 14 maggio 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R, e 100R-1913.

Circolare N. 64R (C.).

IV Congresso nazionale forense in Palermo.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Napoli e Palermo ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

Ai partecipanti provenienti da Napoli loco, quando intendano di effettuare il viaggio, via di mare tanto nell'andata quanto nel ritorno, l'Agenzia di Navigazione di Napoli rilascerà i biglietti mod. CI-701 e Mod. DI-702 per la traversata marittima Napoli-Palermo e viceversa, verso presentazione della richiesta e della tessera personale di riconoscimento.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dall'11 al 21 Maggio 1914.

Ritorno: dal 16 al 28 maggio 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

Il Direttore generale
R. BIANCHI

Roma, 1914 — Tip. Editrice Nazionale — C. 80.

Errata-corrige

Ordine di Servizio N. 122. (Boll. 16-1914). — Alla 7ª linea, invece di « *nel capoverso* 11 *dell'art*. 20 », leggasi: « *nei capoversi* 10 *e* 11 *dell'art*. 20 ».

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. 4.00
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» 8.00
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato - Ufficio rivendita libri e giornali)	» 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO VII - N. 19

7 MAGGIO 1914

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, maggio 1914 — Tip. Editrice Nazionale - C-80

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

Per memoria.

In Appendice:

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Per memoria.

DECRETI MINISTERIALI *del 24 aprile 1914 di nomina nel Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO
SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visti gli articoli 63 e 64 della legge 7 luglio 1907, N. 429 e l'art. 1 del R. D. 28 giugno 1912, N. 728,

DECRETA:

Il Sig. Comm. Ing. Luigi *Barzanò* è chiamato a far parte del Consiglio generale del traffico, fra i membri di categoria *a*) del citato art. 63 della legge 7 luglio 1907, n. 429, in sostituzione dell'onorevole Ing. Cornelio *Guerci* dimissionario.

Roma, addì 24 aprile 1914.

Il Ministro
CIUFFELLI

IL MINISTRO
SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visti gli art. 63, lett. *e*) e 64 della legge 7 luglio 1907 N. 429, l'art. 1 del R. D. 28 giugno 1912, N. 728 e l'art. 30 del Regolamento del Consiglio generale e delle Commissioni locali del traffico approvato con R. D. 28 giugno 1913 n. 707;

Sulla designazione fatta dalla Commissione locale del traffico di Roma nella sua seduta del 9 aprile 1914.

DECRETA:

Il Sig. Comm. Luigi *Corner* è chiamato a far parte del Consiglio generale del traffico in qualità di delegato della Commissione consultiva locale suddetta.

Roma, addì 24 aprile 1914.

Il Ministro
CIUFFELLI

IL MINISTRO
SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visti gli articoli 63 e 64 della legge 7 luglio 1907, N. 429 e l'art. 1 del R. D. 28 giugno 1912, N. 728,

DECRETA:

Il Sig. Comm. Conte Rodolfo *Pucci Poncanni* è chiamato a far parte del Consiglio generale del traffico, fra i membri di categoria *a*) del citato articolo 63 della legge 7 luglio 1907, N. 429, in sostituzione dell'On. Comm. Ing. Edoardo *Talamo* nominato Senatore.

Roma, addì 24 aprile 1914.

Il Ministro
CIUFFELLI

IL MINISTRO
SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visti gli art. 63, lett. *e*) e 64 della legge 7 luglio 1907 N. 429, l'art. 1 del R. D. 28 giugno 1912, N. 728 e l'art. 30 del Regolamento del Consiglio generale e delle Commissioni locali del traffico approvato con R. D. 22 giugno 1913 n. 707;

Sulla designazione fatta dalla Commissione locale del traffico di Ancona nella sua seduta dell'8 aprile 1914.

DECRETA:

Il Sig. Comm. Goffredo *Novelli* è chiamato a far parte del Consiglio generale del traffico in qualità di delegato della Commissione consultiva locale suddetta.

Roma, addì 24 aprile 1914.

Il Ministro
CIUFFELLI

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visti gli art. 63, lett. *e*) e 64 della legge 7 luglio 1907 N. 429, l'art. 1 del R. D. 28 giugno 1912, N. 728 e l'art. 30 del Regolamento del Consiglio generale e delle Commissioni locali del traffico approvato con R. D. 22 giugno 1913 n. 707;

Sulla designazione fatta dalla Commissione locale del traffico di Bari nella sua seduta del 5 aprile 1914,

DECRETA:

Il Sig. Comm. Antonio *De Tullio* è chiamato a far parte del Consiglio generale del traffico in qualità di delegato della Commissione consultiva locale suddetta.

Roma, addì 24 aprile 1914.

Il Ministro
CIUFFELLI

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visti gli art. 63, lett. *e*) e 64 della legge 7 luglio 1907 N. 429, l'art. 1 del R. D. 28 giugno 1912, N. 728 e l'art. 30 del Regolamento del Consiglio generale e delle Commissioni locali del traffico approvato con R. D. 22 giugno 1913 n. 707;

Sulla designazione fatta dalla Commissione locale del traffico di Bologna nella sua seduta del 9 aprile 1914,

DECRETA:

Il Sig. Cav. Ing. Giuseppe *Franchi* è chiamato a far parte del Consiglio generale del traffico in qualità di delegato della Commissione consultiva locale suddetta.

Roma, addì 24 aprile 1914.

Il Ministro
CIUFFELLI

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visti gli art. 63, lett. *e)* e 64 della legge 7 luglio 1907 N. 429, l'art. 1 del R. D. 28 giugno 1912, N. 728 e l'art. 30 del Regolamento del Consiglio generale e delle Commissioni locali del traffico approvato con R. D. 22 giugno 1913 n. 707;

Sulla designazione fatta dalla Commissione locale del traffico di Firenze nella sua seduta del 14 aprile 1914.

DECRETA:

Il Sig. Cav. Uff. Prof. Prospero *Ferrari* è chiamato a far parte del Consiglio generale del traffico in qualità di delegato della Commissione consultiva locale suddetta.

Roma, addì 24 aprile 1914.

Il Ministro
CIUFFELLI

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visti gli art. 63, lett. *e)* e 64 della legge 7 luglio 1907 N. 429, l'art. 1 del R. D. 28 giugno 1912, N. 728 e l'art. 30 del Regolamento del Consiglio generale e delle Commissioni locali del traffico approvato con R. D. 22 giugno 1913 n. 707;

Sulla designazione fatta dalla Commissione locale del traffico di Genova nella sua seduta del 4 aprile 1914,

DECRETA:

Il Sig. Cav. Uff. Enrico *Forni* è chiamato a far parte del Consiglio generale del traffico in qualità di delegato della Commissione consultiva locale suddetta.

Roma, addì 24 aprile 1914.

Il Ministro
CIUFFELLI

IL MINISTRO
SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visti gli art. 63, lett. *e*) e 64 della legge 7 luglio 1907 N. 429, l'art. 1 del R. D. 28 giugno 1912, N. 728 e l'art. 30 del Regolamento del Consiglio generale e delle Commissioni locali del traffico approvato con R. D. 22 giugno 1913 n. 707;

Sulla designazione fatta dalla Commissione locale del traffico di Milano nella sua seduta del 3 aprile 1914,

DECRETA:

Il Sig. Gr. Uff. Ing. Luigi *Alzona* è chiamato a far parte del Consiglio generale del traffico in qualità di delegato della Commissione consultiva locale suddetta.

Roma, addì 24 aprile 1914.

Il Ministro
CIUFFELLI

IL MINISTRO
SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visti gli art. 63, lett. *e*) e 64 della legge 7 luglio 1907 N. 429, l'art. 1 del R. D. 28 giugno 1912, N. 728 e l'art. 30 del Regolamento del Consiglio generale e delle Commissioni locali del traffico approvato con R. D. 22 giugno 1913 n. 707;

Sulla designazione fatta dalla Commissione locale del traffico di Napoli nella sua seduta del 9 aprile 1914.

DECRETA:

Il Sig. Barone Alfonso *Compagna* è chiamato a far parte del Consiglio generale del traffico in qualità di delegato della Commissione consultiva locale suddetta.

Roma, addì 24 aprile 1914.

Il Ministro
CIUFFELLI

D. M. *del* 24 *aprile* 1914 *che conferma l'on. dott. Eugenio Maresca fra i membri del Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visti gli articoli 63 e 64 della legge 7 luglio 1907, N. 429 e l'art. 1 del R. D. 28 giugno 1912, N. 728,

DECRETA:

L'On. Dott. Eugenio *Maresca* è confermato per un altro quadriennio a far parte del Consiglio generale del traffico, fra i membri di categoria *a*) del citato art. 63 della legge 7 luglio 1907, N. 429.

Roma, addì 24 aprile 1914.

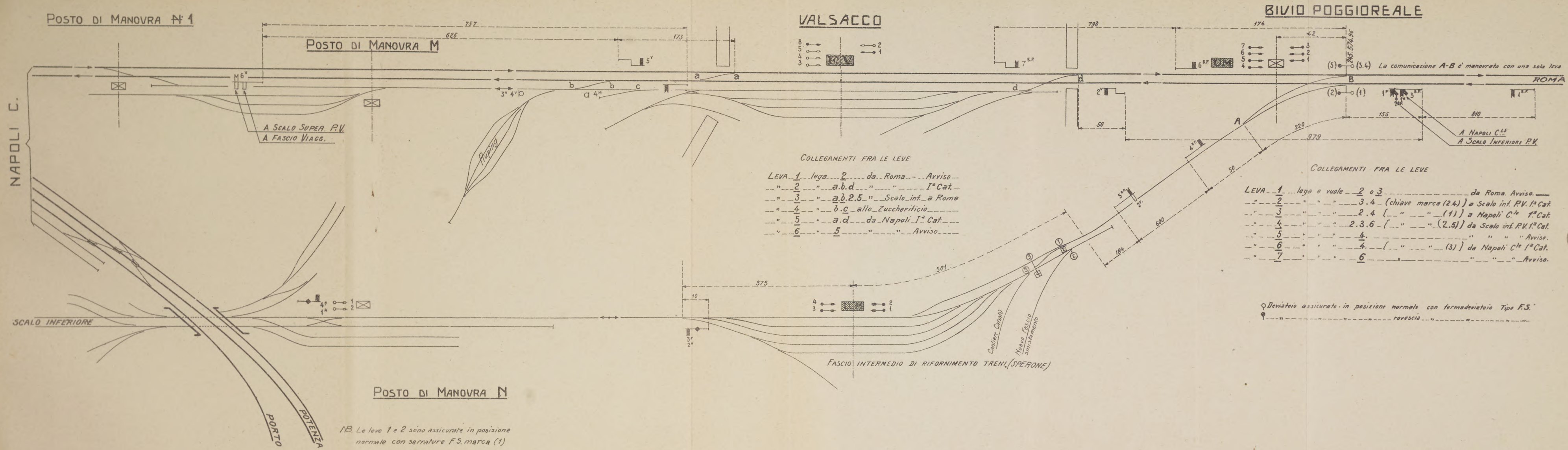
Il Ministro
CIUFFELLI

Allegato all' Ordine di Servizio N. 147 - 1914.

ALLACCIAMENTO DI NAPOLI "Scalo Inferiore"

COLLA LINEA DI ROMA

BIVIO PROVVISORIO DI POGGIOREALE

Tip.-Fot.-Lit. Ferrovie dello Stato - Roma. 4-1914.

Posto di Manovra N°1
Posto di Manovra M
Valsacco
Bivio Poggioreale
Napoli C.
Roma
La comunicazione A-B è manovrata con una sola leva
A Scalo Super. P.V.
A Fascio Viagg.
A Napoli C.le
A Scalo Inferiore P.V.
Collegamenti fra le leve
Leva 1 lega 2 da Roma Avviso
" 2 " a.b.d " " I.a Cat.
" 3 " a.b.2.5 " Scalo inf. a Roma
" 4 " b.c allo Zuccherificio
" 5 " a.d da Napoli I.a Cat.
" 6 " 5 " " Avviso
Collegamenti fra le leve
Leva 1 lega e vuole 2 o 3 da Roma. Avviso.
" 2 " " " 3.4 (chiave marca (2.4)) a Scalo inf. P.V. 1.a Cat.
" 3 " " " 2.4 (" " (1)) a Napoli C.le 1.a Cat.
" 4 " " " 2.3.6 (" " (2.5)) da Scalo inf. P.V. 1.a Cat.
" 5 " " " 4. " " " Avviso.
" 6 " " " 4. (" " (3)) da Napoli C.le 1.a Cat.
" 7 " " " 6 " " " Avviso.
Deviatoio assicurato in posizione normale con fermadeviatoio Tipo F.S.
" " " rovescia " "
Scalo Inferiore
Fascio intermedio di rifornimento treni (Sperone)
Cantiere Canali
Nuovo Fascio smistamento
Posto di Manovra N
Porto
Potenza
N.B. Le leve 1 e 2 sono assicurate in posizione normale con serrature F.S. marca (1)

Ordine di Servizio N. 147. (M. L.).

Attivazione dell'allacciamento di Napoli (Scalo Inferiore) colla linea di Roma (Bivio provvisorio di Poggioreale) e modificazioni ai segnali della stazione di Valsacco e di Napoli Centrale, lato Roma.

Dal giorno 1° maggio 1914 è stato attivato il bivio provvisorio d Poggioreale per l'allacciamento della linea Roma-Napoli in corrispondenza al Km. 245+574.96 col binario di diramazione per lo Scalo Inferiore di Napoli, passante per il fascio intermedio denominato « Sperone ».

Il nuovo bivio è protetto nelle due direzioni sulla linea principale, e verso lo Scalo Inferiore, sulla diramazione, con semafori di 1ª categoria preceduti da semafori di avviso, e la manovra sia dei detti segnali che dei deviatoi del bivio è fatta da apposito posto situato a destra della linea ed a m. 42 dalla punta del bivio stesso.

Il fascio Sperone è protetto:

verso il bivio da un'ala semaforica di 1ª categoria situata sullo stesso albero portante il semaforo d'avviso di quello di 1ª a protezione del bivio verso la diramazione; ala preceduta da altra di avviso accoppiata all'ala superiore del semaforo a due ordini di ali a protezione del bivio, lato Roma;

verso Napoli Scalo Inferiore dal semaforo di partenza 1N 4F.

Lo Scalo di Napoli Inferiore è protetto verso la diramazione dal semaforo di partenza 3F 2N dal fascio Sperone, verso lo Scalo medesimo.

Dalla stessa data è stato soppresso l'allacciamento di Valsacco con lo Scalo inferiore e conseguentemente sono stati annullati i relativi segnali proteggenti detti posti lungo l'allacciamento medesimo.

I segnali di II categoria di protezione della stazione di Valsacco sono stati sostituiti con semafori di I^a preceduti dai rispettivi semafori d'avviso. - Il segnale di III^a categoria corrispondente al semaforo a due ordini di ali a protezione di Napoli Centrale, lato Roma, è stato sostituito con semaforo di avviso.

Presso la cabina di manovra dei segnali e dei deviatoi del Bivio ed al fascio Sperone è stato attivato un posto di movimento incluso nel circuito 5489 di nuova istituzione comprendente anche le stazioni di Napoli Centrale e Napoli Scalo Inferiore con la chiamata P. R. per il bivio e S. P. per il fascio Sperone.

Dallo schizzo allegato al presente Ordine di Servizio si rilevano: la consistenza degli impianti compresi sul tratto fra il posto di manovra M. di Napoli Centrale e il bivio provvisorio di Poggioreale e fra questo e lo Scalo Inferiore; i collegamenti fra le leve di manovra dei segnali e dei deviatoi tanto del bivio che della stazione di Valsacco; i consensi da scambiarsi fra i vari posti di manovra nonchè le distanze che possono interessare il personale di stazione, di macchina e di scorta ai treni.

I segnali che nello schizzo non sono d'avviso, sono di I^a categoria: quelli preesistenti sono designati a semplice contorno, gli altri tinteggiati in nero.

Il presente Ordine di Servizio modifica quello N. 133-1910.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 53, 54 *e* 55 *del Compartimento di Napoli.*

Ordine di Servizio N. 148. (C.).

Servizio merci italo-germanico.

Colla data del 1° giugno 1914 la stazione di Minervino Murge verrà ammessa al servizio diretto italo-germanico con le distanze seguenti che saranno da riportarsi di contro al nome della stazione

e nelle apposite colonne 14, 15 e 16 della pag. 103 della Parte II B - Fascicolo I delle tariffe internazionali.

	Chiasso	*Peri*	*Pontebba*
Minervino Murge	907	816	943

Colla stessa data la detta stazione e quella di Amantea verranno rispettivamente ammesse la prima alla tariffa eccezionale a P. V. N. 11 (vini) e la seconda alla tariffa eccezionale a P. V. N. 9 (olii) dello stesso servizio italo-germanico.

In conseguneza nella Parte II B fascicolo 2° delle tariffe internazionali dovranno farsi le seguenti aggiunte:

Pag. 116. — Tariffa eccezionale N. 9 P. V.

		a		*b*	
Amantea.	Chiasso	5.23	4.97	3.18	2.45
	Iselle	5.50	5.25	3.23	2.60
	Peri	4.90	4.65	3.11	2.27
	Pontebba. . . .	5.36	5.10	3.20	2.52

Pag.. 122. — Tariffa eccezionale N. 11 P. V.

		a		*b*	
Minervino Murge	Chiasso	3.65	—	—	170.25
	Peri	3.81	—	—	154.65
	Pontebba. . . .	3.78	—	—	176.25

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 149. (M. e C.).

Servizio merci nella fermata di Nichelino.

Dal giorno 11 maggio 1914 la fermata di Nichelino, sulla linea Torino-Torre Pellice, attualmente ammessa al servizio dei viaggiatori, bagagli, cani, e delle merci a grande velocità, viene abilitata anche ai trasporti, in servizio interno e cumulativo italiano, di merci a piccola velocità ordinaria, limitatamente però alle spedizioni non eccedenti il peso di Kg. 500 e composte di colli di peso non superiore ai Kg. 100 ciascuno.

Dalla stessa data il servizio della grande velocità nella detta fermata avrà luogo con le medesime limitazioni stabilite pei trasporti a piccola velocità ordinaria.

In conseguenza di quanto sopra, nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) » a pagina 62, di fronte al nome della fermata di Nichelino, dovrà aggiungersi nella colonna 8 di fianco alla lettera G il richiamo (10) e nella colonna 10 dovrà esporsi l'indicazione *0* (*10*), riportando a piè di pagina la seguente nota:

(10) Limitatamente ai trasporti non eccedenti il peso di Kg. 500 e costituiti da colli non superanti il peso di Kg. 100 ciascuno.

Inoltre nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio (parte seconda) », - edizione 1° novembre 1913 - l'indicazione G a pagina 21, di fronte al nome della stazione di Nichelino, dovrà essere sostituita con *LO*.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 150. (C.).

Servizio cumulativo ferroviario-marittimo per il trasporto di oggetti e merci in colli di non oltre 30 Kg.

(Vedi Ordine di Servizio N. 68-1914).

La stazione di S. Arcangelo di Romagna sarà ammessa, col 16 maggio 1914, al servizio cumulativo ferroviario-marittimo per il trasporto di oggetti e merci in colli di non oltre 30 Kg.

Quindi, nell'allegato N. 1 alle Condizioni e Tariffe per il servizio di cui trattasi (edizione 1° luglio 1913) dovrà essere aggiunta la detta stazione con la indicazione degli scali marittimi di Ancona per i gruppi primo, secondo e quarto, e Livorno per i gruppi terzo, quinto e sesto, e della classe 1ª per ciascuno dei gruppi medesimi.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

VARIAZIONI da apportare all'elenco dei rappresentanti e dei delegati di categoria.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate sui Bollettini	*VARIAZIONI*
6ª	Delegato	**Mucciarelli** Dott. Ugo - Applicato - Div. Mov. Bologna.	**Mucciarelli** Dott. Ugo - Applicato princip. - Div. Mov. Bologna.
7ª	Id.	**Bellardi** Armando - Aiut. applicato - Uff. Contr. Prodotti Verona.	**Bellardi** Armando - Applicato - Uff. Contr. Prodotti Verona.
7ª	Id.	**De Rossi** Dott. Camillo - Aiut. applicato - Div. Movimento Bologna.	**De Rossi** Dott. Camillo - Applicato - Div. Movim. Bologna.
7ª	Id.	**De Rossi** Dott. Camillo - Applicato - Div. Mov. Bologna. (Dal 1.5.1914 in aspettativa per 9 mesi).	**Cavalieri** Luigi - Aiutante applicato - Div. Movim. Bologna. (sostituisce temporaneamente il Delegato De Rossi).
7ª	Id.	**Bartolucci** Luigi - Aiut. applitcato - Uff. Contr. Prod. Ancona.	**Bartolucci** Luigi - Applicato - Uff. Contr. Prodotti Ancona.
7ª	Id.	**Bancale** Emilio - Aiut. applicato - Div. Mov. Bari.	**Bancale** Emilio - Applicato - Div. Movimento Bari.
7ª	Id.	**Mastellone** Gustavo - Aiutante applicato - Off. Veicoli Granili.	**Mastellone** Gustavo - Applicato - Off. Veicoli Granili.
7ª	Id.	**De Giovanni** Giorgio - Aiutante applicato - Div. Mov. Napoli (linee calabresi).	**De Giovanni** Giorgio - Applicato - Div. Movim. Napoli (linee calabresi).
7ª	Delegato supplente	**Ferro** Emanuele - Aiut. applicato - Div. Traz. Genova.	**Ferro** Emanuele - Applicato - Div. Traz. Genova.
7ª	Id.	**Vasconi** Luigi - Aiut. applicato - Uff. Contr. Prod. Verona.	**Vasconi** Luigi - Applicato - Uff. Controllo Prodotti Verona.
7ª	Id.	**Lepore** Stefano - Aiut. applicato - Istituto Sperimentale Roma.	**Lepore** Stefano - Applicato - Istituto Sperimentale Roma.
7ª	Id.	**Melacrino** Giuseppe - Aiut. applicato - Div. Trazione Napoli (linee calabresi).	**Melacrino** Giuseppe - Applicato - Div. Trazione Napoli (linee calabresi).
9ª	Delegato	**Maisano** Giuseppe - Manovale - Divisione Lavori Napoli (linee calabresi).	**Maisano** Giuseppe - Portiere - Div. Mov. Napoli (linee calabresi).

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate sui Bollettini	VARIAZIONI
9ª	Delegato supplente	**Scalera** Nicola - Usciere - Div. Lav. Napoli (linee calabresi).	**Scalera** Nicola - Usciere - Deleg. mat. mobile - Napoli.
11ª	Delegato	**Franci** Carlo Alberto - Aiutante applicato - Serv. Approvvig. Roma.	**Franci** Carlo Alberto - Applicato - Serv. Approvv. Roma.
11ª	Delegato supplente	**Helmsdorff** Giuseppe - Aiutante applicato - Agenzia Marittima Genova.	**Helmsdorff** Giuseppe - Applicato - Agenzia Marittima Genova.
11ª	Id.	**Seidenari** Guelfo - Aiut. applicato - Mag. Approvvig. Bologna.	**Seidenari** Guelfo - Applicato - Mag. Approvv. Bologna.
11ª	Id.	**Calveri** Vincenzo - Aiut. applicato - Mag. Approvv. Granili.	**Calveri** Vincenzo - Applicato - Mag. Approvv. Granili.
11ª	Id.	**Rochira** Camillo - Applicato - Mag. Taranto.	**Rochira** Camillo - Applicato principale - Mag. Taranto.
11ª	Rappresentante	**Vitali** Vitichindo - Applicato - Mag. Stampe Bologna.	**Vitali** Vitichindo - Applicato principale Mag. Stampe Bologna.
11ª	Delegato	**Caputo** Vincenzo - Applicato - Mag. Foggia.	**Caputo** Vincenzo - Applicato principale - Mag. Foggia.
11ª	Id.	**Braggio** Guido - Applicato - Mag. Verona.	**Braggio** Guido - Applicato principale - Mag. Verona.
12ª	Id.	**Bianchi** Natale - Capo squadra dei Mag. Dep. Comb. Voghera.	**Bianchi** Natale - Capo squadra - Mag. Dep. comb. Pavia.
14ª	Id.	**Moraghi** Giovanni - Capo squadra Cantonieri - Sez. Lav. Ovest Milano. (10. 4. 1914 Rinunciatario).	**Casarini** Adolfo - Capo squadra cantonieri - Sez. Lav. Est Milano. (Diventato Delegato).
19ª	Id.	**Levati** Cesare - Fuochista - Dep. loc. Rivarolo. (23. 3. 14 Rinunciatario).	**Urbano** Esperti Ettore - Fuochista - Dep. loc. Novi S. Bovo (Diventato Delegato).
21ª	Delegato supplente	**Giuliano** Gaetano - Operaio di 1ª classe - Off. loc. Milano.	**Giuliano** Gaetano - Operaio di 1ª classe - Off. Veicoli Palermo Lolli.
22ª	Rappresentante supplente	**Rastello** Giovanni - Operaio di 1ª classe - Dep. loc. Alessandria. (13. 4. 1914 Rinunciatario da Rapp. suppl. e da Delegato).	**De Nicolò** Pietro - Operaio di 1ª classe - Dep. loc. Torino. (Diventato Delegato).
23ª	Delegato	**Manferrari** Egisto - Accenditore Dep. loc. Udine.	**Manferrari** Egisto - Accenditore - Dep. loc. Ferrara

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate sui Bollettini	*VARIAZIONI*
23ª	Delegato supplente	**Biondani** Angelo - Manovale - Dep. loc. Verona.	**Biondani** Angelo - Accenditore - Dep. loc. Verona.
24ª	Id.	**Emma** Giovanni - Guardiano di Officina - Off. loc. Verona.	**Emma** Giovanni - Guardiano di Officina - Off. loc. Palermo.
26ª	Id.	**Roncoroni** Luigi - Capo staz. di 1° grado - staz. Luino.	**Roncoroni** Luigi - Capo stazione principale - staz. Luino.
27ª	Rappresentante	**Colaneri** Giovanni - Capo staz. di 2° grado - staz. Mercato S. Severino.	**Colaneri** Giovanni - Capo staz. di 2° grado - staz. Battipaglia.
27ª	Delegato supplente	**Luchetti** Giovanni - Capo staz. di 3° grado - staz. Cittadella.	**Luchetti** Giovanni - Capo staz. di 3° grado - staz. Città della Pieve
28ª	Id.	**Bisetti** Benedetto - Capo staz. di 3° grado - staz. Dogna.	**Bisetti** Benedetto - Capo staz. di 3° grado - staz. Modena.
32ª	Id.	**Casoni** Giuseppe - Capo sq. manovratori - staz. Verona P. V.	**Casoni** Giuseppe - Capo manovra - staz. Verona P. V.
33ª	Id.	**Camerini** Pietro - Capo sq. alle merci - staz. Livorno M.	**Camerini** Pietro - Capo sq. alle merci - staz. Livorno Centrale.
35ª	Delegato	**Badini** Pietro - Manovratore - staz. Genova P. C.	**Badini** Pietro - Capo sq. manovratori - staz. Genova P. C.

Circolare N. 74R (C.).

Esposizione internazionale di marina, igiene marinara e mostra coloniale italiana in Genova.

FACILITAZIONI PER IL PUBBLICO.

In occasione della Esposizione Internazionale di Marina, Igiene Marinara e Mostra Coloniale Italiana in Genova, le stazioni appresso indicate, distribuiranno, fino a nuovo avviso, biglietti di andata e ritorno speciali per Genova dal formato qui appresso descritto ai prezzi ed alle condizioni rispettivamente stabiliti:

Formato dei biglietti e loro uso. — I biglietti speciali di cui trattasi sono a *foglietto*, a due tagliandi, uno per l'andata e l'altro pel ritorno, e contengono tutti *uno scontrino* per *uno, due* o *tre ingressi alla Esposizione* a seconda della validità del biglietto.

I biglietti stessi portano stampate nel *frontespizio* le indicazioni di classe, numero, percorso, validità, numero delle fermate intermedie (per quelli che le ammettono) e prezzo; inoltre nella parte inferiore accanto allo spazio riservato alla bollatura, recano una casella destinata alle forature di controllo da praticarsi all'atto della partenza dalla stazione originaria (sia nell'andata che nel ritorno) ed all'atto della ripresa del viaggio dopo una fermata.

A tergo di ciascun tagliando sono stampati, in colonne, i nomi delle principali stazioni del percorso con un ordine di caselle per le forature di controllo da praticarsi, durante il viaggio, dai controllori e dal personale di scorta ai treni, accanto al nome dell'ultima di dette stazioni oltrepassata dal viaggiatore, per far risultare che il biglietto è stato fino a quel punto utilizzato. Ed a

tergo dello scontrino, sono stampate le caselle destinate alle forature di controllo per l'ingresso all'Esposizione.

Le stazioni di partenza dovranno apporre il bollo a umido indicante la data ed il convoglio col quale viene incominciato il viaggio, tanto *sui tagliandi di andata e di ritorno,* quanto *sullo scontrino d'ingresso all'Esposizione.*

L'uso dei detti biglietti non impone ai viaggiatori alcuna formalità di vidimazione, nè in caso di fermata intermedia nè all'atto della partenza nel viaggio di ritorno all'infuori della foratura di controllo di cui è sopra fatto cenno.

Distribuzione e validità dei biglietti. — La distribuzione dei biglietti speciali avrà principio dalla data che sarà fatta conoscere, e la validità speciale, rispettivamente loro assegnata, scade alle ore 24 dell'ultimo giorno. Per coloro che abbiano iniziato in tempo utile il viaggio di ritorno e si trovino in *viaggio* alla mezzanotte anzidetta, *avranno facoltà di compierlo* a condizione che si rechino direttamente a destinazione senza fermarsi nelle stazioni intermedie.

Fermate intermedie. — I biglietti con validità di *due* e di *otto* giorni non consentono fermate intermedie. Tutti gli altri danno diritto ad una, due o tre fermate nelle stazioni intermedie, sì nell'andata che nel ritorno a seconda della lunghezza del percorso.

La durata delle fermate è limitata soltanto dalla validità dei biglietti.

Agenzie ferroviarie. — La distribuzione dei biglietti speciali viene fatta anche dalle Agenzie ferroviarie nelle località ove queste esistono.

Treni utilizzabili. — I biglietti valgono per viaggiare con tutti i treni aventi vetture della classe corrispondente, salve le esclusioni e le limitazioni di servizio stabilite per determinati treni dell'Orario Ufficiale.

Norme generali. — Tutte le norme generali che regolano l'acquisto e l'uso dei biglietti normali di andata e ritorno sono applicabili ai biglietti speciali di cui trattasi, in quanto non siano modificate dalle *disposizioni contenute nella presente Circolare.*

Le stazioni ammesse alla vendita dei biglietti riceveranno a cura delle rispettive Divisioni di Movimento appositi avvisi i quali dovranno essere riempiti negli spazi lasciati in bianco in modo chiaro ed appariscente con le indicazioni del nome della stazione distributrice, dei prezzi dei biglietti, della loro validità e del numero delle fermate intermedie concesse, desumendo questi dati dai biglietti medesimi che saranno forniti dall'Ufficio AFFARI DIVERSI VIAGGIATORI in Firenze. Tali avvisi dovrano essere affissi in posti adatti nelle stazioni.

STAZIONI AMMESSE AL RILASCIO DEI BIGLIETTI DI ANDATA E RITORNO PER GENOVA.

a) *con validità di* due giorni *compreso quello dell'acquisto, e con diritto ad* un ingresso *all'Esposizione di Piazza di Francia.*

Acquasanta - Arenzano - Bogliasco - Bolzaneto - Borzoli - Busulla - Camogli - Cogoleto - Cornigliano - Granara - Mele - Mignanego - Nervi - Pegli - Pieve di Sori - Pontedecimo - Pra - Quarto dei Mille - Quinto al Mare - Recco - Rivarolo Ligure - S. Quirico - Sampierdarena - Sestri Ponente - Sori - Sturla - Voltri.

b) *con validità di* otto giorni *compreso quello dell'acquisto e con diritto a* due ingressi *all'Esposizione di Piazza di Francia*:

Acqui - Alessio - Alba - Albissola Capo - Albenga - Alessandria - Andora - Arcola - Arona - Arquata Scrivia - Asti - Avenza - Bergeggi - Bistagno - Bonassola - Bordighera - Borgio Verezzi - Borgoratto - Borgo S. Donnino - Borgotaro - Borghetto S. Spirito - Brà - Cairo Montenotte - Campoligure - Cantalupo - Casale Monferrato - Cassine - Cavi - Celle - Ceriale - Cervo S. Bartolomeo - Chiavari - Cremona - Como - S. Giovanni - Corniglia - Cuneo - Dego - Deiva - Diano Marina - Ferrania - Finalmarina - Framura - Frugarolo - Gamalero - Isola del Cantone - Laigueglia - Lavagna - Levanto - Livorno C. - Loano - Lodi - Lucca - Luni - Manarola - Merana - Milano C. - Molare - Monbaldone - Moneglia - Mondovì - Montechiaro Denice - Monterosso - Monza - Mortara - Nizza Monferrato - Noli - Novara - Novi Ligure -

Oneglia - Ospedaletti Ligure - Ovada - Pavia - Piacenza - Piana - Pietra Ligure - Pisa C. - Ponti - Pontremoli - Ponzan - Magra - Prasco Cremolino - Porto Maurizio - Rapallo - Riomaggiore - Riva Trigoso - Rocchetta Cairo - Ronco - Rossiglione - S. Giuseppe di Cairo - S. Lorenzo al Mare - S. Remo - S. Stefano Riva Ligure - S. Stefano di Magra - Saluzzo - Santhià - Santuario - Savona Letimbro - Savigliano - Sarzana - Sella Altare - Serravalle Scrivia - Sestri Levante - Sezzé - Spezia - Spigno - Spotorno - Strevi - Taggia - Terzo - Torino P. N. - Torino P. S. - Tortona - Treviglio - Vado - Vallecrosia - Varazze - Varallo Sesia - Varigotti - Vernazza - Vercelli - Vezzano - Viareggio - Visone - Voghera - Zoagli.

c) *con validità di* dieci giorni *compreso quello dell'acquisto con facoltà di* una fermata intermedia *tanto nel viaggio di andata che in quello di ritorno, e con diritto a* due ingressi *all'Esposizione di Piazza di Francia*:

Aosta - Bergamo - Bologna - Brescia - Chiavenna - Crema - Desenzano - Desenzano Lago (1) - Firenze S. M. N. - Ivrea - Lecco - Mantova - Modena - Parma - Pinerolo - Pistoia - Reggio d'Emilia - Siena - Sondrio - Susa - Varese.

d) *con validità di* quindici giorni *compreso quello dell'acquisto, con facoltà di* due fermate intermedie *tanto nel viaggio di andata che in quello di ritorno, e con diritto a* tre ingressi *all'Esposizione di Piazza di Francia*:

Ancona - Arezzo - Belluno - Cesena - Civitavecchia - Faenza - Ferrara - Foligno - Forlì - Grosseto - Lugo - Orvieto - Padova - Perugia - Pesaro - Ravenna - Rimini - Roma Termini - Rovigo - Terni - Treviso - Venezia S. Lucia - Verona P. V. - Verona P. N. - Vicenza - Viterbo P. V.

---

(1) *I biglietti di andata e ritorno speciali* **Desenzano Lago-Genova** *si trovano vendibili anche a bordo dei piroscafi della Società di Navigazione sul lago di Garda. I biglietti di andata e ritorno lacuali, acquistati a bordo in unione al biglietto di andata e ritorno speciale per l' Esposizione, saranno validi pel ritorno in residenza, anche colla prima corsa del decimo giorno dopo la loro emissione.*

e) *con validità di* venti giorni, *compreso quello dell'acquisto con facoltà di* tre fermate intermedie *tanto nel viaggio di andata che in quello di ritorno e con diritto a* tre ingressi *all'Esposizione di Piazza di Francia*:

Aquila degli Abruzzi - Ascoli Piceno - Chieti - Macerata - Sulmona - Teramo - Udine.

f) *con validità di* trenta giorni *compreso quello dell'acquisto con diritto a* tre ingressi *all'Esposizione di Piazza di Francia e con facoltà di* tre fermate intermedie *tanto nel viaggio di andata che in quello di ritorno, fatta eccezione di quelli in partenza da Ventimiglia che* non concedono fermate, *da Chiasso, Domodossola, Luino e Modane che ne concedono* una *e da Peri stazione e Primolano che ne concedono* due.

Avellino - Bari - Barletta - Benevento - Brindisi - Caltanissetta - Campobasso - Caserta - Catania C. - Catanzaro Sala - Chiasso - Cormons - Cosenza - Domodossola - Foggia - Lecce - Luino - Messina C. - Modane - Napoli - Palermo C. - Peri Stazione - Pontebba - Potenza Inferiore - Primolano - Reggio Calabria C. - Salerno - Siracusa stazione - Taranto - Trapani - Ventimiglia - Villa S. Giovanni.

g) *Biglietti in vendita nelle stazioni delle ferrovie corrispondenti.*

Ferrovia Santhià-Biella

Biglietti in partenza da Biella *con validità di* otto giorni *compreso quello dell'acquisto e con diritto a* due ingressi *all'Esposizione di Piazza di Francia.*

Circolare N. 75R (C.)

Esposizioni di belle arti in Monaco di Baviera nel 1914.

Nel corrente anno e nei termini rispettivamente indicati avranno luogo nella città di Monaco di Baviera le seguenti Esposizioni di Belle Arti:

a) Esposizione artistica annuale dal 1° *giugno al* 31 *ottobre* 1914;

b) Esposizione primaverile (Salon) dal 1° *marzo al* 30 *aprile* 1914.

c) Esposizione internazionale dei Secessionisti dal 15 *maggio al* 31 *ottobre* 1914.

d) Esposizione invernale (Salon) dal 15 *dicembre* 1914 *al* 5 *febbraio* 1915.

L'Esposizione sub *a*) ,organizzata dalla Società degli artisti di Monaco, sarà tenuta nel Palazzo di Cristallo. Le tre rimanenti, organizzate dall'Unione artistica di Monaco (Secession), saranno tenute nel Palazzo delle Esposizioni nella Königsplatz.

Gli oggetti di ritorno dalle suddette Esposizioni saranno trasportati gratuitamente sulle linee delle Ferrovie dello Stato alle seguenti condizioni:

1. Che i trasporti di andata abbiano avuto luogo con lettera di vettura internazionale, dalla quale risulti *che vennero chiesti ed applicati i prezzi della tariffa generale interna italiana.*

Pei trasporti destinati all'Esposizione sub *b*), già inauguratasi il 1° marzo u. s., nel caso fossero state eventualmente applicate altre tariffe, i destinatari in Italia dovranno pareggiare le differenze fra i prezzi di queste tariffe e quelli della sopra citata tariffa generale interna italiana.

2. Che alla lettera di vettura, pure internazionale, relativa ai trasporti di ritorno, sia unita la lettera di vettura che ha servito per l'andata, nonchè un certificato del Comitato della Esposizione, attestante che gli oggetti ritornati figurarono nella Esposizione medesima;

3. Che i trasporti di ritorno seguano la stessa via percorsa nell'andata; essi potranno essere effettuati a piccola od a grande velocità, ma in questo ultimo modo nel solo caso che pure a grande velocità siano stati inoltrati nell'andata;

4. che siano indirizzati alla stessa persona o Ditta che figura mittente nella lettera di vettura della spedizione di andata;

5. che pel viaggio di ritorno non sia fatta dichiarazione di interesse alla riconsegna;

6. che gli oggetti non siano spediti, nel ritorno, ad una stazione diversa da quella di partenza;

7. che i diritti accessori di ogni specie, quelli di commissione e facchinaggio per le operazioni doganali, nonchè la tassa di trasporto sui laghi o sui tratti di linee non esercitati dalle Ferrovie dello Stato e non concedenti facilitazioni, siano pagati integralmente;

8. che qualora gli oggetti rispediti fossero in quantità inferiore a quella indicata nella lettera di vettura dell'andata, questa circostanza sia giustificata nel certificato del Comitato dell'Esposizione, il quale dovrà dichiarare che la parte mancante fu venduta dall'espositore.

9. La concessione del ritorno gratuito è accordata anche per gli oggetti non accettati alla mostra, sempre che la rifiutata ammissione risulti da annotazione del Presidente del Comitato sul prescritto documento.

Per norma delle stazioni si fa inoltre presente quanto segue:

I documenti (lettera di vettura dell'andata e certificato) dovranno accompagnare le spedizioni di ritorno.

Essi non dovranno essere consegnati alle parti, ma insieme al foglio di via, verranno inviati al Controllo merci internazionale (Ufficio IV) in Torino dalla stazione destinataria del trasporto di ritorno, se questa appartiene alle Ferrovie Secondarie, coi Laghi, con le Tramvie, ecc., se la stazione destinataria appartiene a quest'ultime.

Sul foglio di via che scorta la merce di ritorno fino alla stazione destinataria appartenente a Ferrovie Secondarie *soggette*

alla Convenzione di Berna e rispettivamente sulla lettera di porto (o nota di spedizione) creata pel ritorno alla stazione destinataria appartenente a Ferrovie Secondarie, Laghi, Tramvie ecc. *non soggetti alla Convenzione*, la stazione di transito dovrà qualora le Ferrovie Secondarie, ecc., abbiano concesso delle facilitazioni, esporre la seguente annotazione:

« La lettera di vettura dell'andata e il certificato del Comitato della Esposizione sono stati inviati al Controllo delle Ferrovie dello Stato ».

Le stazioni italiane riscuoteranno od addebiteranno all'Amministrazione successiva, quelle somme che si riferissero ai percorsi esteri e che trovassero esposte sui documenti di trasporto, attenedosi per il rimanente, alle prescrizioni risultanti dall'Istruzione per l'eseguimento dei trasporti da e per l'estero del 1° gennaio 1913.

Le facilitazioni potranno essere, per tutte le esposizioni sopra elencate, applicate fino a due mesi e mezzo dopo il giorno della loro chiusura.

Circolare N. 76R (C.).

Congresso interregionale dei salariati degli enti locali in Falconara Marittima.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dall'8 al 10 Maggio 1914

Ritorno: dal 10 al 12 maggio 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

Circolare N. 77R (C.).

III Congresso dell'associazione italiana fra ingegneri dei trasporti e delle comunicazioni in Firenze.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I prtecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 12 al 21 maggio 1914.

Ritorno: dal 17 al 24 maggio 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

Circolare N. 78R (C.).

III Congresso nazionalista in Milano.

(Vedi Circolare N. 48R-1914).

Si avverte per norma che i termini di tempo pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato sono stati modificati come appresso:

Andata: dal 13 al 18 maggio 1914.

Ritorno: dal 16 al 24 detto.

Circolare N. 79R (C.).

Mostra internazionale di coniglicoltura in Firenze.

Nella circostanza della Mostra sovraindicata è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per le traversate marittime fra Palermo e Napoli agli espositori e giurati che nell'andata e nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, non che per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

Gli espositori e giurati saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Viaggi degli espositori e giurati.

Andata e *Ritorno*: dal 14 al 24 maggio 1914.

SPEDIZIONI DEI CONIGLI E DELLE MERCI.

Andata: dal 14 al 21 maggio 1914.

Ritorno: dal 17 al 24 detto.

Le spedizioni di *conigli* fruiranno del ritorno gratuito, purchè l'andata *sia effettuata a tariffa generale.*

Il ritorno gratuito sarà accordato verso presentazione dei documenti relativi alla spedizione di andata e di un certificato del Comitato della Mostra attestante che gli animali figurarono alla medesima.

Tali documenti dovranno essere allegati dalla stazione di Firenze a quelli relativi al trasporto di ritorno per essere poi con questi inviati al competente Controllo.

Per l'applicazione della concessione ai viaggi degli espositori e giurati valgono le norme di cui alle circolari N. 70-R e N. 100R-1913.

Circolare N. 80R (C.).

Congresso nazionale dei legatori di libri in Bologna.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 16 al 24 Maggio 1914.

Ritorno: dal 21 al 30 Maggio 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R, e 100R-1913.

Circolare N. 81R (C.).

IV Congresso nazionale dei rappresentanti di commercio in Napoli.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

Ai partecipanti provenienti da Palermo loco, quando intendano di effettuare il viaggio via di mare tanto nell'andata quanto nel ritorno, l'Agenzia di Navigazione di Palermo rilascerà i bi-

glietti Mod. C1-701 e Mod. C1-702 per la traversata marittima Palermo-Napoli e viceversa, verso presentazione della richiesta e della tessera personale di riconoscimento.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 17 al 24 maggio 1914

Ritorno: dal 21 al 28 maggio 1914.

Per tutte le altre norme circa l'applicazione della concessione, vedasi la Circolare N. 100R-1913.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI

Roma, 1914 — Tip. Editrice Nazionale — C. 80.

Errata-corrige

Circolare N. 32. (Boll. N. 13-1914). — 2° e 3° capoverso - sostituire « mod. CI-112 (verde) » con « mod. CI-113 (rosa) ».

Nell'indice del Bollettino N. 18 correggere in 63 il numero della pagina della Parte I.

Ordine di Servizio N. 139. (Boll. N. 18-1914). — A pag. 372 - 4° capoverso, 7ª linea, correggere « 1902 » in « 1913 ».

Nel prospetto « allegato B », la base della tariffa bagagli indicata per la stazione di Cancello Valle Caudina (transito di Benevento), colonna 15, deve essere 11,368.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. 4.00
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» 8.00
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato - Ufficio rivendita libri e giornali)	» 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

Anno VII - N. 20

14 Maggio 1914

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, maggio 1914 — Tip. Editrice Nazionale - C-80.

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

In Appendice:

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Per memoria.

R. DECRETO *del 2 aprile* 1914 *n.* 295 *col quale viene modificato l'articolo* 17 *del regolamento approvato con R. decreto* 13 *luglio* 1903 *n.* 361, *riguardante l'imbarco, il trasporto in mare e lo sbarco di merci pericolose* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto il R. decreto 13 luglio 1903, n. 361, che approva il regolamento per l'imbarco, il trasporto in mare e lo sbarco delle merci pericolose;

Sentito il parere del Consiglio superiore della marina mercantile;

Udito il parere del Consiglio di Stato;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro della marina, di concerto con quello di grazia e giustizia e dei culti;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Al primo capoverso dell'art. 17 del regolamento approvato con R. decreto 13 luglio 1903, n. 361, è aggiunto quanto segue:

« Il carburo di calcio dovrà essere contenuto in recipienti metallici di sufficiente spessore per resistere al trasporto, a tenuta ermetica, con coperchio a giunzione saldata o aggrappata, per tutto il contorno, ovvero a piastra di chiusura con guarnizione. Ciascun collo dovrà portare una etichetta con l'indicazione « *Carburo di calcio - conservare asciutto* ». Le etichette, indirizzi, ecc. non dovranno occultare la giunzione di chiusura del coperchio ».

(1) Pubblicato nella « Gazzetta ufficiale » N. 96 del 23 aprile 1914.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 2 aprile 1914.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — MILLO — DARI.

Visto, *Il guardasigilli:* DARI.

Decreti Ministeriali *di nomina nel Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visti gli art. 63, lett. *e*), e 64 della legge 7 luglio 1907, N. 429, l'art. 1 del R. D. 28 giugno 1912, N. 728, e l'art. 30 del Regolamento del Consiglio generale e delle Commissioni locali del traffico approvato con R. D. 22 giugno 1913, N. 707;

Sulla designazione fatta dalla Commissione locale del traffico di Palermo nella sua seduta del 23 aprile 1914,

DECRETA:

Il Sig. Gr. Uff. Francesco Paolo *Tesauro* è chiamato a far parte del Consiglio generale del traffico in qualità di delegato della Commissione consultiva locale suddetta.

Roma, addì 30 aprile 1914.

Il Ministro
CIUFFELLI

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visti gli art. 63, lett. *e*), e 64 della legge 7 luglio 1907, N. 429, l'art. 1 del R. D. 28 giugno 1912, N. 728, e l'art. 30 del Regolamento del Consiglio generale e delle Commissioni locali del traffico approvato con R. D. 22 giugno 1913, N. 707;

Sulla designazione fatta dalla Commissione locale del traffico di Torino nella sua seduta del 23 aprile 1914,

DECRETA:

Il Sig. Comm. Avv. Ferdinando *Rocca* è chiamato a far parte del Consiglio generale del traffico in qualità di delegato della Commissione consultiva locale suddetta.

Roma, addì 5 maggio 1914.

Il Ministro
CIUFFELLI

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visti gli art. 63, lett. *e*), e 64 della legge 7 luglio 1907, N. 429, l'art. 1 del R. D. 28 giugno 1912, N. 728, e l'art. 30 del Regolamento del Consiglio generale e delle Commissioni locali del traffico approvato con R. D. 22 giugno 1913, N. 707;

Sulla designazione fatta dalla Commissione locale del traffico di Reggio Calabria nella sua seduta del 6 aprile 1914,

DECRETA:

Il Sig. Comm. Avv. Giovanni *Jannoni* è chiamato a far parte del Consiglio generale del traffico in qualità di delegato della Commissione consultiva locale suddetta.

Roma, addì 28 aprile 1914.

Il Ministro
CIUFFELLI

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visti gli art. 63, lett. *e*), e 64 della legge 7 luglio 1907, N. 429, l'art. 1 del R. D. 28 giugno 1912, N. 728, e l'art. 30 del Regolamento del Consiglio generale e delle Commissioni locali del traffico approvato con R. D. 22 giugno 1913, N. 707;

Sulla designazione fatta dalla Commissione locale del traffico di Venezia nella sua seduta del 21 aprile 1914,

DECRETA:

Il Sig. Cav. Agron. Antonio *Baccega* è chiamato a far parte del Consiglio generale del traffico in qualità di delegato della Commissione consultiva locale suddetta.

Roma, addì 28 *aprile* 1914.

Il Ministro

CIUFFELLI

Ordine di Servizio N. 151. (M.C.L.).

Apertura all'esercizio del tronco Perarolo-Calalzo Pieve di Cadore della linea Belluno-Calalzo Pieve di Cadore.

(Vedi Ordine di Servizio N. 155-1918).

A partire dal treno 2852 del giorno 18 maggio 1914 verrà aperto al pubblico servizio il terzo ed ultimo tronco da Perarolo a Calalzo Pieve di Cadore della linea Belluno-Calalzo Pieve di Cadore il cui esercizio verrà, col giorno stesso, assunto dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ai sensi della legge 12 luglio 1908 n. 444.

1. *Descrizione della linea.* — Il nuovo tronco di ferrovia, a scartamento normale ed a semplice binario, si svolge in prosecuzione del precedente tratto di linea da Belluno a Perarolo, con curve di raggio vario e col minimo di m. 250, quasi sempre in ascesa, con pendenza massima del 25 per mille, costeggiando da prima per circa un chilometro la destra del fiume Piave, girando poscia lungo la vallata del torrente Boite che attraversa dopo aver percorso, sulla sua destra, circa 1500 metri, e internandosi subito in galleria lunga m. 1141, per uscire di nuovo allo scoperto sulla destra del Piave ove si mantiene fino all'estremo del tronco. La lunghezza del tronco, fra gli assi dei F. V. delle due stazioni terminali, è di m. 10462.48.

Lungo il tronco vi sono dieci gallerie che in complesso misurano m. 2278 e delle quali la più lunga è quella di Monte Zucco (m. 1141); vari ponti e viadotti; di questi importanti uno a 5 arcate (di luce m. 8 ciascuna) sul torrente Carsie, uno a 3 arcate (una di luce m. 25 e due di m. 20) sul torrente Boite, uno a travata metallica (lunga m. 43,50) sulla Busa del Cristo, uno a 3 arcate (di luce m. 19,08 ciascuna) sulla Busa del Col Longo, uno a quattro arcate (di luce m. 8 ciascuna) sulla Conca Verde, una ad un arco di m. 38,80, con luce laterale di m. 8, sul torrente Gei, uno a tre luci di metri 20 e 3 di metri 8 sulla Valle Orsina; 7 case canto-

niere semplici e due doppie; 11 passaggi a livello muniti di girandola e tre chiusi con cancello o catena.

Il nuovo tronco comprende in servizio del pubblico le stazioni di Sottocastello Tai e di Calalzo Pieve di Cadore.

2. *Descrizione delle stazioni — Servizi cui sono abilitate.*

Perarolo - stazione di origine del nuovo tronco, con fabbricato viaggiatori alla progressiva Km. 34 + 061.68, anzichè al Km. 34 + 055.81 come indicato nell'O. S. 155-1913 protetta verso Cadore da un semaforo di seconda categoria collocato a sinistra dei treni in arrivo ed alla distanza di m. 1469 dal corrispondente deviatoio estremo.

Sottocastello Tai - stazione con:

— Fabbricato viaggiatori alla progressiva Km. 42 + 163.86 a sinistra;

— binari di corsa 2 compresi fra le progressive Km. 42 + 047.66 e 42 + 392 e della lunghezza utile di m. 225;

— scalo merci P. V. con magazzino, piano caricatore con carico di fianco, sagoma limite;

— segnali di protezione: 2 semafori di seconda categoria situati a destra dei treni in arrivo ed alla distanza dal corrispondente deviatoio estremo di m. 643 quello verso Belluno e di m. 1140 quello verso Cadore;

— Ufficio telegrafico incluso nel circuito 4431 con la chiamata S. C.

Calalzo Pieve di Cadore - stazione terminale del tronco e della linea, con:

— Fabbricato viaggiatori alla progressiva Km. 44 + 524,16 a sinistra;

— binari di corsa: 3 compresi fra le progressive Km. 44 + 262.95 e 44 + 763.44 e della lunghezza utile di m. 375 la prima linea e la seconda, di m. 275 la terza;

— scalo merci P. V. con magazzino, piano caricatore con carico di testa e di fianco, bilancia a ponte della portata di tonnellate 30, grue di sollevamento da tonnellate 6 e sagoma limite;

— rimessa locomotive, piattaforma girevole del diametro di m. 15 e rifornitore della capacità di metri cubi 50 alimentato da condotta a battente naturale;

dormitorio per il personale viaggiante e di macchina;

— segnali di protezione: 1 semaforo di 2ª categoria collocato a destra rispetto ai treni in arrivo ed alla distanza di m. 1000 dal corrispondente deviatoio estremo;

— ufficio telegrafico incluso nel circuito 4431 con la chiamata C. P.

Le stazioni di Sottocastello Tai e di Calalzo Pieve di Cadore sono ammesse ai trasporti in servizio interno e cumulativo italiano di viaggiatori, bagagli e cani, giornali, numerario, carte valori, oggetti preziosi e feretri, di merci a G. V., a P. V. A., ed a P. V. O., di veicoli e di bestiame.

3. *Giurisdizione.* — Il nuovo tronco viene compreso nel Compartimento di Venezia ed è aggregato:

— per il Servizio Movimento, al 5° Riparto (Treviso) della Divisione di Venezia ed al Circolo ripartizione di Venezia;

— per il Servizio Lavori, alla Sezione di Padova della Divisione di Venezia;

— per il Servizio Trazione, al 2° Riparto (Udine) della Divisione di Venezia;

— per il Servizio Veicoli, al Riparto di Venezia;

— per il Servizio Sanitario, all'Ufficio Sanitario di Milano.

Il nuovo tronco dovrà essere compreso nella zona d'azione della squadra di disinfezione di Venezia (Allegato D alle « Norme d'applicazione del Regolamento per la disinfezione dei veicoli ecc. »).

Le forniture di magazzino saranno effettuatè come segue:

— quelle di materie di consumo e di vestiario per il personale, dal Magazzino Approvvigionamenti di Venezia;

— quelle degli oggetti d'inventario, dal Magazzino Approvvigionamenti di Milano;

— quelle di stampati e di oggetti di cancelleria, dal Magazzino Stampati di Bologna.

4. *Treni.* — Il servizio della linea sarà fatto con le 3 coppie giornaliere di treni viaggiatori attualmente circolanti sul tronco Belluno-Perarolo, le quali saranno estese al nuovo tronco.

5. *Tariffe merci.* — Per tutti i trasporti di giornali, valori, merci, feretri, veicoli e bestiame, valgono per il tronco Perarolo-Calalzo Pieve di Cadore tutte le tariffe e relative condizioni che sono e saranno in vigore sulla Rete dello Stato, comprese quelle in base alle « Concessioni speciali » ed al « Regolamento per i trasporti militari ». Il percorso di detto tronco deve essere cumulato, agli effetti della tassazione, con quello della Rete dello Stato.

6. *Tariffe viaggiatori.* — Nei riguardi della tassazione dei trasporti viaggiatori, tanto in servizio interno quanto in servizio cumulativo italiano, sono estese al detto tronco Perarolo-Calalzo Pieve di Cadore tutte le tariffe e condizioni che sono e saranno in vigore sulla Rete dello Stato in tutte le loro prescrizioni e modalità, da applicarsi col cumulo delle distanze, e ciò sia per i viaggiatori fruenti della tariffa generale o tariffa differenziale A, sia per quelli fruenti delle concessioni speciali contenute nel fascicolo « Concessioni speciali e relative tariffe (edizione gennaio 1909) », nonchè nel « Regolamento per i trasporti militari (edizione luglio 1911) », sia per i giornalisti e loro famiglie, come pure sono applicabili le norme e disposizioni vigenti per i viaggi degli agenti di P. S. e postali.

Sono parimenti estese al detto tronco le condizioni già fatte per il tronco Belluno-Perarolo, circa i biglietti di abbonamento (Ordine Generale N. 10 ed Ordini di Servizio N. 357-1912 e 155-1913), quindi:

1. per il computo dei prezzi dei biglietti di abbonamento ordinari tutta la tratta Belluno-Calalzo Pieve di Cadore va considerata linea di 2ª categoria;

2. i biglietti di abbonamento per l'intera rete saranno valevoli per viaggiare anche sulla detta tratta senza aumento di prezzo;

3. per i biglietti di abbonamento speciale tutta la tratta Belluno-Calalzo Pieve di Cadore è da considerarsi come percorso

di congiunzione con l'applicazione della relativa tariffa e subordinatamente alle condizioni della stessa.

Ai viaggiatori provvisti di biglietti d'abbonamento speciale delle serie III, III bis, V, XIV, XVI ed E, in corso di utilizzazione, che desiderassero aggiungere al loro abbonamento il percorso Perarolo-Calalzo Pieve di Cadore, potrà essere concessa l'aggiunta, come percorso di congiunzione, verso pagamento del relativo prezzo calcolato dall'inizio della validità del biglietto d'abbonamento di cui sono provvisti.

Per l'applicazione della tariffa dei biglietti ad itinerario combinabile, la tratta N. 216 bis Belluno-Perarolo verrà sostituita con altra Belluno-Calalzo Pieve di Cadore, con i seguenti prezzi:

1ª Classe	L.	4,60
2ª Classe	»	3,25
3ª Classe	»	2,10

In attesa della ristampa e sostituzione dei relativi scontrini, la percorrenza ed i prezzi degli scontrini attuali dovranno essere corretti a mano. Opportuna correzione sarà da praticarsi pure nell'elenco delle tratte di cui al punto 6° dell'Ordine di Servizio 171-1913.

7. *Tariffe bagagli, cani e velocipedi.* — Per i trasporti di bagagli, cani e velocipedi, sia in base alla tariffa ordinaria, sia in base alle Concessioni speciali ed al Regolamento per i trasporti militari, tanto in servizio interno quanto in servizio cumulativo italiano, valgono eziandio per tutta la tratta Belluno-Calalzo Pieve di Cadore, le tariffe e condizioni che sono e saranno in vigore sulle Ferrovie dello Stato, in tutte le loro prescrizioni e modalita, da applicarsi col cumulo delle distanze.

8. *Distanze chilometriche.* — Le distanze chilometriche fra le stazioni del nuovo tronco Perarolo-Calalzo Pieve di Cadore e fra queste e le altre del tronco Belluno-Perarolo risultano dalla tabella (52 bis) Belluno-Calalzo Pieve di Cadore, compresa nell'allegato B al presente O. S.

9. *Scritturazioni e versamenti.* — Per le scritturazioni concernenti i trasporti, per la tenuta del conto corrente e di tutto quanto si riferisce alle attribuzioni contabili del Capo stazione, valgono le

norme pubblicate con l'O. S. N.° 160-1909, modificato con quelli N. 388-1912 e 174 e 191 del 1913.

Le stazioni di Sottocastello Tai e Calalzo Pieve di Cadore effettueranno i versamenti alla Cassa di Milano ogni 5 giorni con la periodicità di cui la lettera E dell'allegato all'O. S. N.° 184-1913 e provvederanno coi propri fondi al pagamento del personale addettovi, mentre per il pagamento degli agenti di linea provvederà con proprio personale la Cassa predetta.

10. *Carte di libera circolazione.* — Per l'anno corrente tutte le carte di libera circolazione comprendenti la linea Belluno-Perarolo dànno facoltà ai titolari di viaggiare anche sul tratto Perarolo-Calalzo Pieve di Cadore.

Per le aggiunte da praticarsi nel volume « Prontuario generale della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) », e nei prontuari delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti dei viaggiatori, bagagli e merci, vedasi l'allegato A al presente Ordine di Servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato **A** *all'Ordine di Servizio N. 151-1914.*

Nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) », si dovrà:

— a pag. 7 modificare l'indicazione della linea Belluno-Cadore del Compartimento di Venezia in *Belluno-Calalzo Pieve di Cadore.*

— a pag. 21 fra Cairo Montenotte e Calamandrana inserire:

Calalzo Pieve di Cadore / Belluno-Calalzo Pieve di Cadore / Venezia / Belluno / 52 bis /V/B/G/A/O/V/B/S/—/T/F/1/6/1/30/S/

— a pag. 94 fra Sori e Soverato inserire:

Sottocastello Tai / Belluno-Calalzo Pieve di Cadore / Venezia / Belluno / 52 bis /V/B/G/A/O/V/B/S/-/-/F/-/-/-/-/S/

Di contro ai nomi di Castellavazzo (casa cantoniera), Faè Fortogna, Longarone Zoldo, Ospitale, Perarolo e Ponte nelle Alpi Polpet, nella 2ª colonna, modificare l'indicazione della linea Belluno-Cadore in *Belluno-Calalzo Pieve di Cadore.*

Nell'indice grafico delle tabelle polimetriche modificare l'indicazione della linea Belluno-Perarolo in *Belluno-Calalzo Pieve di Cadore.*

— a pag. 130 sostituire la tabella polimetrica N. 51 bis con quella di cui l'allegato B al presente Ordine di Servizio.

— a pag. 223 fra Cairo Montenotte e Calamandrana inserire:

Calalzo Pieve di Cadore / 162.95.107.141.29.15 / 1346 / 1360 /

— a pag. 235 fra Sori e Soverato inserire:

Sottocastello Tai / 162.95.107.141.29.15 / 1344 / 1358 /

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni e nei Controlli si dovranno, nell'apposita sede, aggiungere i nomi di Sottocastello Tai e di Calalzo Pieve di Cadore con l'istradamento di Perarolo e con la distanza di questa stazione aumentata, rispettivamente, di Km. 8 e 10.

Nei prontuari delle stazioni del tronco Belluno-Perarolo le distanze per le nuove stazioni di Sottocastello Tai e Calalzo Pieve di Cadore dovranno essere rilevate dalla tabella polimetrica N. 52 bis di cui l'allegato B.

Nel fascicolo « Elenco delle stazioni della Rete dello Stato ecc. » che partecipano alle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo (edizione 1° ottobre 1910)

— a pag. 10 fra Cairo Montenotte e Calamandrana inserire:

Calalzo Pieve di Cadore /3/3/3/3/3/3/3/.

— a pag. 37 fra Sori e Soverato inserire:

Sottocastello Tai /3/3/3/3/3/3/3/.

Nel fascicolo « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai punti di scambio, ecc. da valere per la tassazione dei trasporti dei valori e delle merci in servizio diretto ferroviario-marittimo (edizione 1° luglio 1910) »:

— a pag. 4 dopo Cairo Montenotte aggiungere:

Calalzo Pieve di Cadore / 699 / 926 / 1360/.

— a pag. 15 fra Sori e Soverato inserire:

Sottocastello Tai / 697 / 924 / 1358 /.

Nel fascicolo « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai transiti marittimi ecc. da valere per la tassazione dei trasporti viaggiatori e bagagli in servizio diretto ferroviario-marittimo (edizione 1° marzo 1911) »:

— a pag. 11 fra Cairo Montenotte e Calamandrana inserire:

Calalzo Pieve di Cadore / Camposampiero-Bologna-Livorno C. / 702 / Camposampiero-Ravenna-Castellamare A.-Isernia / 926 / Camposampiero-Ravenna-Termoli-Salerno / 1360 /.

— a pag. 45 fra Sori e Soverato inserire:

Sottocastello Tai / Camposampiero-Bologna-Livorno C. / 700 / Camposampiero-Ravenna-Castellamare A.-Isernia / 924 / Camposampiero-Ravenna-Termoli-Salerno / 1358 /.

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 151-1914.*

(52-*bis*) Belluno-Calalzo-Pieve di Cadore.

Belluno								
10	Ponte nelle Alpi Polpet							
17	8	Faè Fortogna						
20	11	4	Longarone Zoldo					
22	13	6	2	*Castellavazzo*				
27	18	10	7	6	Ospitale			
35	25	18	15	14	8	Perarolo		
43	34	27	23	23	17	9	Sottocastello Tai	
45	36	29	26	25	19	11	3	Calalzo Pieve di Cadore

Ordine di Servizio N. 152. (M. C. Cos. L.).

Apertura all'esercizio del tronco Ventimiglia-Airole della linea Cuneo-Ventimiglia.

Col giorno 16 maggio 1914, verrà aperto al pubblico servizio e sarà esercitato dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato il tronco di ferrovia Ventimiglia-Airole della linea Cuneo-Ventimiglia.

1. *Descrizione della linea.* — Il nuovo tronco di ferrovia, a scartamento normale ed a semplice binario, si sviluppa nella valle del Roia, che attraversa in quattro punti. La sua lunghezza fra gli assi dei F. V. delle stazioni di Ventimiglia, da cui ha origine, e di Airole è di Km. 11+963,31, e la sua lunghezza totale è di Km. 12+135,02. Il tronco è formato per Km. 6+994,05 da 23 rettifili e per Km. 5+140,97 da 22 curve con raggio minimo di 300 metri, quasi sempre in ascesa con pendenza massima del 18,15 per mille. I piazzali delle stazioni sono in orizzontale. Dall'estremo della stazione di Ventimiglia e fino al Km. 0+785,40 il tronco corre parallelo alla linea Ventimiglia-Mentone, e lungo questo tratto la manutenzione e la custodia della linea vengono eseguite dalla « Compagnie de Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée ». Il tronco comprende 12 gallerie che misurano complessivamente m. 4575,62 e 55 opere d'arte, fra le quali le iù importanti sono i ponti sul Roia, il ponte sul torrente Bevera, i viadotti sulle coste di Allaveni, e sui valloni Madonna e Para. Inoltre vi sono 10 case cantoniere doppie, 3 garette e 8 passaggi a livello tutti muniti di chiusura. Al Km. 6+478,50 la ferrovia è attraversata, per mezzo di apposita passerella, dalla conduttura elettrica ad alto potenziale della Società Elettrica Riviera di Ponente Ing. Rinaldo Negri, ed ai Km. 0+656,11 e 1+104,03 da altra conduttura elettrica della ditta Woodhouse e Baillie.

Il nuovo tronco comprende in servizio del pubblico le stazioni di Bevera e di Airole.

2. *Descrizione delle stazioni-servizi cui sono abilitate.*

Ventimiglia - Stazione di origine del nuovo tronco comune alla linea Ventimiglia-Genova.

E' protetta verso Airole da un disco di 1ª categoria collocato a destra dei treni in arrivo ed alla distanza di m. 630 dal corrispondente deviatoio estremo e preceduto a metri 800 da segnale di avviso collocato pure a destra rispetto ai treni in arrivo.

Bevera - Stazione con:

— fabbricato viaggiatori alla progressiva Km. 4+960.92 a sinistra;

— binari di corsa, due compresi fra le progressive chilometri 4+792.65 e 5+211.26 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di m. 318;

— scalo merci P. V. con piano caricatore di testa e di fianco, bilancia a ponte della portata di tonn. 40, grue della portata di 6 tonn. e sagoma limite;

— segnali di protezione: verso Ventimiglia, disco di 2ª categoria situato a destra dei treni in arrivo ed alla distanza di m. 690 dalla punta del corrispondente deviatoio estremo;

— verso Airole, disco di 1ª categoria, posto a m. 279 dalla punta del corrispondente deviatoio estremo e preceduto a m. 800 da segnale di avviso collocato a destra, mentre il disco di 1ª categoria trovasi a sinistra dei treni in arrivo;

— ufficio telegrafico incluso nel circuito 4466 con la chiamata B R

Airole - Stazione terminale del tronco, con:

— fabbricato viaggiatori alla progressiva Km. 11963.31, a destra;

— binari di corsa: tre compresi tra le progressive Km. 11+691,28 e Km. 12+097,70 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di m. 315, m. 225 e m. 225;

— scalo merci P. V. con magazzino, piano caricatore di testa e di fianco, bilancia a ponte della portata di tonn. 40, grue della portata di 6 tonn. e sagoma limite;

— piattaforma provvisoria girevole di m. 5,50 e rifornitore della capacità di mc. 50 con colonna idraulica;

— segnale di protezione: verso Ventimiglia, disco di 1ª categoria a m. 521 dalla punta del corrispondente deviatoio estremo

e preceduto a m. 920 da segnale di avviso collocato, come il corrispondente di 1ª, a destra rispetto ai treni in arrivo;

— ufficio telegrafico incluso nel circuito 4466 con la chiamata A L

I deviatoi delle stazioni di Bevera e di Airole sono muniti, quelli estremi, di fermascambi gemelli, tipo F. S.; gli altri, inseriti sui binari di corsa, di fermascambi F. S.; il deviatoio estremo di Ventimiglia è munito di collegamento di sicurezza.

Le stazioni di Bevera e di Airole sono ammesse ai trasporti in servizio interno e cumulativo italiano di viaggiatori, bagagli e cani, giornali, numerario, carte valori, oggetti preziosi, merci a Grande Velocità, a Piccola Velocità Accelerata ed a Piccola Velocità Ordinaria, veicoli e bestiame.

3. *Giurisdizione.* — Il nuovo tronco viene compreso nel Compartimento di Genova ed è aggregato:

— per il Servizio Movimento, al 4° Riparto (Savona) della Divisione di Genova ed al Circolo Ripartizione di Genova;

— per il Servizio Lavori, alla Sezione di Savona della Divisione di Genova;

— per il Servizio Trazione al 4° Riparto Savona della Divisione di Genova;

— per il Servizio Veicoli al Riparto d'Ispezione Veicoli di Genova, dipendente dalla Divisione Veicoli di Torino;

— per il Servizio Sanitario, all'Ufficio Sanitario di Torino.

Il nuovo tronco dovrà essere compreso nella zona d'azione della squadra di disinfezione di Ventimiglia (Allegato *D* alle Norme d'applicazione del Regolamento per la disinfezione dei veicoli ecc.).

Le forniture di magazzino saranno effettuate come segue:

— quelle di materia di consumo e di vestiario per il personale, dal Magazzino Approvvigionamenti di Torino ex-Economato;

— quelle degli oggetti di inventario, dal Magazzino Approvvigionamenti di Torino ex-Economato e Smistamento;

— quelle di stampati e di oggetti di cancelleria, dal Magazzino stampati di Torino.

4. *Treni.* — Il servizio del nuovo tronco sarà fatto con tre coppie giornaliere di treni viaggiatori.

5. *Tariffe merci.* — Per tutti i trasporti valgono anche per il nuovo tronco le tariffe e relative condizioni che sono e saranno in vigore sulla Rete dello Stato, comprese quelle in base alle « Concessioni speciali » ed al « Regolamento pei trasporti militari », da applicarsi, beninteso, col cumulo delle distanze.

6. *Tariffe viaggiatori.*. — Per i trasporti di viaggiatori, tanto in servizio interno quanto in servizio cumulativo italiano, sono estese al nuovo tronco Ventimiglia-Airole tutte le tariffe e condizioni che sono e saranno in vigore sulla Rete dello Stato in tutte le loro prescrizioni e modalità, da applicarsi col cumulo delle distanze, e ciò sia pei viaggiatori fruenti della tariffa generale o tariffa differenziale *A*, sia per quelli fruenti delle concessioni speciali contenute nel fascicolo « Concessioni speciali e relative tariffe (edizione gennaio 1909) », e del « Regolamento pei trasporti militari (edizione luglio 1911) ».

Al detto percorso sono pure estese le norme e disposizioni vigenti pei viaggi dei giornalisti e loro famiglie, degli agenti di P. S., postali, ecc. Per il computo dei prezzi dei biglietti di abbonamento ordinari il tronco Ventimiglia-Airole è da considerarsi di terza categoria.

I biglietti di abbonamento ordinari per l'intera Rete sono valevoli per viaggiare anche sul detto tronco senza aumento di prezzo.

Per i biglietti di abbonamento speciale delle serie I, I bis, XV e B il tronco Ventimiglia-Airole è da considerarsi come percorso di congiunzione con l'applicazione della relativa tariffa.

Ai viaggiatori provvisti degli indicati biglietti di abbonamento speciale in corso di utilizzazione, che desiderassero aggiungere al loro abbonamento il percorso Ventimiglia-Airole, potrà essere concessa tale aggiunta come percorso di congiunzione verso pagamento del relativo prezzo calcolato dall'inizio della validità del biglietto di abbonamento di cui sono provvisti.

Per l'applicazione dei prezzi dei biglietti ad itinerario combinabile viene istituita la nuova tratta N. 90 *a*) Ventimiglia-Airole, Km. 12, coi prezzi di L. 1,30 per la 1ª classe, L. 0,95 per la 2ª e L. 0,60 per la 3ª.

Opportuna correzione sarà da praticarsi nell'elenco delle tratte di cui al punto 6 del predetto Ordine di Servizio N. 171-1913.

7. *Tariffe bagagli, cani e velocipedi.* — Per i trasporti di bagagli, cani e velocipedi, sia in base alla tariffa ordinaria sia in base alle « Concessioni speciali » ed al « Regolamento pei trasporti militari », tanto in servizio interno quanto in servizio cumulativo italiano, valgono eziandio per il tronco Ventimiglia-Airole le tariffe e condizioni che sono e saranno in vigore sulle Ferrovie dello Stato, in tutte le loro prescrizioni e modalità, da applicarsi col cumulo delle distanze.

8. *Distanze chilometriche.* — Le distanze chilometriche fra le stazioni del nuovo tronco risultano dalla tabella polimetrica N. 23 *Cuneo-Ventimiglia,* debitamente completata come è detto nell'Allegato *A* al presente Ordine di Servizio.

9. *Scritturazioni e versamenti.* — Per le scritturazioni concernenti i trasporti, per la tenuta del conto corrente, e di tutto quanto si riferisce alle attribuzioni contabili del Capo stazione, valgono le norme pubblicate con gli O. S. N.° 160-1909 e N. 170, 171, 174, 191, 379 e 401 del 1913 e con la circolare N. 66-1913.

Le stazioni di Bevera e di Airole effettueranno i versamenti alla Cassa di Genova ogni due giorni con la periodicità di cui la lettera B dell'allegato all'Ordine di Servizio N. 184-1913 e provvederanno coi propri fondi al pagamento del personale addettovi, mentre per il pagamento degli agenti di linea provvederà con proprio personale la Cassa predetta.

10. *Carte di libera circolazione.* — Per l'anno corrente tutte le carte di libera circolazione comprendenti la linea Ventimiglia-Genova dànno facoltà ai titolari di viaggiare anche sul tronco Ventimiglia-Airole.

Per le modificazioni ed aggiunte che in conseguenza dell'apertura del nuovo tronco sono da apportarsi al volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (ediz. 1° luglio 1908) » e nei prontuari delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti dei viaggiatori, bagagli e merci vedasi l'allegato al presente Ordine di Servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato all'Ordine di Servizio N. 152-1914.

Nel volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (ediz. 1° luglio 1908) », si dovrà:

— a pag. 7 alle linee del Compartimento di Genova aggiungere: Ventimiglia-Airole;

— a pag. 10 fra Airasca e Airuno inserire:

Airole / Cuneo-Ventimiglia / Genova / Porto Maurizio / 23 / V/B/G/A/O/V/B/S/—/T/F/1/40/1/6 S/.

— a pag. 17 fra Beura e Bevilacqua inserire:

Bevera / Cuneo-Ventimiglia / Genova / Porto Maurizio / 23 / V/B/G/A/O/V/B/S/—/T/F/1/40/1/6 S/.

Nell'indice grafico delle tabelle polimetriche tracciare il tronco Ventimiglia-Airole col N. 118.

— a pag. 118 esporre nelle ultime tre caselle della tabella 23 i nomi delle stazioni e le distanze sottoindicate:

Airole		
8	**Bevera**	
12	5	**Ventimiglia**

A pag. 221, fra Airasca e Airuno, inserire:

Airole / 102.30.15 / 1355* / 1369* /

» 222, fra Beura e Bevilacqua, inserire:

Bevera / 102.30.15 / 1348* / 1369* /

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni viaggiatori, bagagli e merci, le stazioni della Rete inseriranno, nell'apposita sede, il nome delle nuove stazioni di *Bevera* ed *Airole*, e per la distanza ed il relativo istradamento si regoleranno nel modo seguente:

La stazione di Ventimiglia esporrà la distanza per Bevera ed Airole rispettivamente in Km. 5 e 12; le altre stazioni della Rete formeranno la distanza per le dette nuove stazioni di Bevera ed Airole aggiungendo rispettivamente Km. 5 e 12 a quella esposta nei loro prontuari per la stazione di Ventimiglia. L'istradamento da indicarsi sarà quello segnato per quest'ultima stazione.

Infine, nel fascicolo « Elenco delle stazioni della Rete dello Stato ecc., che partecipano alle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo » (ediz. 1° ottobre 1910)

— a pagina 5 fra Airasca e Alanno inserire:

Airole / 3 / 1 / 2 / 3 / 3 / 3 / 3 /

— a pagina 8 fra Beura e Bevilacqua inserire:

Bevera / 3 / 1 / 2 / 3 / 3 / 3 / 3 /

Nel fascicolo « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai punti di scambio ecc. da valere per la tassazione dei trasporti dei valori e delle merci in servizio diretto ferroviario-marittimo » (edizione 1° luglio 1910)

— a pagina 3 fra Airasca e Alanno inserire:

Airole / 580 / 915 / 1366 /

— a pagina 4 fra Beura e Bevilacqua inserire:

Bevera / 573 / 908 / 1359 /

Nel fascicolo « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai transiti marittimi ecc. da valere per la tassazione dei trasporti viaggiatori e bagagli in servizio diretto ferroviario-marittimo » (edizione 1° marzo 1911)

— a pagina 5 fra Airasca ed Ala inserire:

Airole / Livorno C. / 583 / Livorno C.-Roma / 918 / Livorno C.-Roma-Battipaglia / 1369 /

— a pagina 9 fra Beura e Bevilacqua inserire:

Bevera / Livorno C. / 576 / Livorno C.-Roma / 911 / Livorno C.-Roma-Battipaglia / 1362 /

Ordine di Servizio N. 153. (C.).

Biglietti di abbonamento per studenti.

Nell'elenco delle RR. Università o Istituti superiori pareggiati, previsti dal comma *a*) del punto 2° della tariffa di abbonamento per studenti, di cui l'allegato *A* all'Ordine di Servizio 391-1913, aggiungasi, alla sede opportuna, la *R. Scuola di ostetricia* in Arezzo.

Nell'elenco stesso deve essere inserita la *R. Scuola superiore di studi applicati al commercio* in Torino depennandola dall'elenco delle Scuole dipendenti dal Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio di cui l'allegato B del su citato Ordine di Servizio, nel quale venne compresa.

Nell'elenco delle Scuole secondarie governative di cui il suindicato Allegato B, aggiungansi i *Corsi magistrali* di Adernò, Adria, Carrara, Cassino, Castiglione delle Stiviere (1), Cherasco, Cortona, Fabriano, Ferentino, Finalborgo, Francavilla Fontana, Gubbio, Isernia, Mortara, Palmi, Partinico, Patti, Ragusa, Recanati, Susa (1).

(1) I corsi magistrali di Castiglione delle Stiviere e di Susa comincieranno a funzionare nell'anno scolastico 1914-1915.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *e* 22.

Ordine di Servizio N. 154. (C.).

Biglietti di abbonamento speciali.

(Vedi Ordini di Servizio N. 106-1910 e 39-1913).

Nell'allegato *B* all'Ordine di Servizio N. 106-1910 ed in quello N. 1 all'Ordine di Servizio N. 39-1913 devonsi aggiungere i nomi

delle stazioni di S. Vito Lanciano e Vasto le quali, a partire dal 1° maggio corrente, sono state fornite degli abbonamenti speciali delle serie VIII, XI e L, nonchè dei biglietti di congiunzione.

Da distribuirsi agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 155. (P)

Commissione consultiva compartimentale di Napoli per le case economiche dei ferrovieri.

Si porta a conoscenza del personale che in seguito alle dimissioni da Membri della Commissione Consultiva Compartimentale di Napoli per le case economiche dei ferrovieri presentate dai Sigg. Curzio Eugenio e Durante Alfredo — rispettivamente Delegati delle categorie 18ª e 38ª per la circoscrizione di Napoli — si è proceduto ad una nuova elezione e i medesimi sono stati rieletti membri di detta Commissione Compartimentale, a termini dell'articolo 32 delle norme approvate con Decreto Ministeriale del 14 settembre 1913.

Ordine di Servizio N. 156. (P.).

Commissione consultiva compartimentale di Torino per le case economiche dei ferrovieri.

Il Consiglio d'amministrazione, nell'adunanza del 23 aprile 1914 , ha dispensato l'Ispettore Capo Sig. *Franzero* Cav. Ingegnere Giovanni dalla carica di membro della Commissione consultiva compartimentale di Torino per le case economiche dei ferrovieri, nominando in sua sostituzione, l'Ispettore Capo Sig. Ingegnere Cav. uff. *De Gaudenzi* Rocco.

Ordine di Servizio N. 157. (C.).

Servizio merci italo-belga.

(Vedi Ordine di Servizio N. 124-1914).

In seguito all'apertura all'esercizio delle stazioni belghe di Haren (Tilleul) e Schaerbeek (Josaphat) avvenuta il 1° maggio 1914 si rende necessario di introdurre le seguenti aggiunte e modificazioni nella Parte II A della Tariffa pel servizio diretto italo-belga, (edizione 1° agosto 1913).

Pag. 6. — (3)° TRAFFICO DA E PER BRUXELLES:

Dopo la stazione di « Schaerbeek » aggiungere « Schaerbeek (Josaphat) ».

Pag. 6. — Fra le rubriche « Stazioni » e « Succursale » inserire la seguente:

Fermata:
Haren (Tilleul).

Pag. 12. — 2° SCALI DI BRUXELLES:

Le indicazioni che figurano per Bruxelles (Quartier Léopold), Bruxelles (Rue Rogier) e Etterbeek (Cinquantenaire) debbono essere sostituite colle seguenti:

Bruxelles (Quartier Léopold)	(X)	(X) 9	(X)	(X)	(X)	(X)	—	(9) Eccettuati i trasporti a carro completo.
Bruxelles (Rue Rogier)	(X)	(X) 9	(X)	(X)	(X)	—	—	
Etterbeek (Cinquantenaire)	—	(X) 14	—	—	—	(X)	(X)	(14) Non riceve che trasporti a carro completo.

Aggiungere le seguenti stazioni colle relative indicazioni:

Haren (Tilleul)	—	(X) 14	—	—	—	(X)	(X)
Schaerbeek (Josaphat)	—	(X) 14	—	—	—	(X)	(X)

Apportare le seguenti aggiunte all'elenco delle stazioni belghe:

	STAZIONI	STAZIONI menzionate in tariffa i cui prezzi sono applicabili.
Pag. 20, dopo Haren (Nord) (Noord).	Haren (Tilleul) (3)	Bruxelles (local)
Pag. 28, dopo Schaerbeek (3).	Schaerbeek (Josaphat) (3)	Bruxelles (local)

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 158. (M. V.).

Controllo dei dirigenti delle stazioni sullo stato di pulizia delle carrozze.

1. Nelle stazioni d'origine dei treni viaggiatori e prima che i treni stessi siano messi a disposizione dei viaggiatori, il Dirigente di servizio deve accertarsi che tutte le carrozze in partenza si trovino nelle dovute condizioni di pulizia; ed è tenuta a segnalare ai Capi Tecnici, Capi Verificatori o Capi Deposito, o in loro assenza anche ai Capi Squadra manovali e ai manovali pulitori del Servizio Veicoli, le carrozze mal pulite o sprovviste d'acqua nei serbatoi, affinchè sia provveduto a completarne la pulizia tanto esterna che interna e a rifornirle di acqua.

Gli stessi accertamenti sono da farsi alle carrozze che in altre stazioni vengono aggiunte ad un treno in transito, dopo avervi fatto una sosta durante la quale devono normalmente essere pulite o rifornite di acqua.

2. Quando il Dirigente non sia assolutamente in grado di fare, prima della partenza del treno, gli accertamenti predetti deve, a proprio discarico, far risultare tale impossibilità sul libro di consegna.

3. Qualora in determinate località o per determinati treni fosse ritenuto opportuno di esonerare il dirigente dalla verifica di cui sopra, sarà indicato dalle Divisioni del Movimento altro agente che dovrà assumerne l'incarico.

4. Le stazioni devono facilitare l'opera degli agenti addetti alla pulitura delle carrozze sia coll'eseguire in tempo le manovre per la composizione e ricomposizione dei treni viaggiatori, sia coll'evitare variazioni e perturbazioni nel turno del materiale quando non siano richieste da giustificate necessità di servizio, sia infine col sollecitare il ricovero delle carrozze da pulire sui binari assegnati a tale scopo.

5. Gli Ispettori di Riparto del Movimento ed i Controllori del materiale sono tenuti ad eseguire frequenti ispezioni per constatare lo stato di pulizia del materiale in composizione ai treni e per assicurarsi dell'esatto adempimento delle presenti disposizioni.

6. Quando dagli accertamenti e dalle ispezioni precedentemente indicate risulta mancanza di pulizia delle carrozze o inadempienza delle disposizioni impartite, devono esserne informati i superiori immediati, fino a portarle a conoscenza della Divisione del Movimento da cui la stazione dipende, perchè la medesima possa provvedere, se del caso, alle conseguenti comunicazioni alla Divisione Veicoli interessata.

7. Delle irregolarità nella pulizia del materiale, o delle mancanze d'acqua nei serbatoi delle latrine, saranno tenuti a rispondere anche gli agenti incaricati delle verifiche di cui al punto 1°.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 7, 11, 41, 42, 45, 46 *ed ai Controllori del materiale.*

Ordine di Servizio N. 159. (C.).

Trasporti per conto delle società cooperative di consumo tra gli agenti ferroviari.

La « Società Anonima Cooperativa di consumo fra il personale subalterno delle Ferrovie dello Stato » testè costituitasi in Rivarolo Ligure e la « Società Anonima Cooperativa di consumo tra gli Agenti ferroviari di Piacenza » sono ammesse a fruire, per le proprie spedizioni, della tariffa ridotta applicabile ai trasporti eseguiti per conto delle Società Cooperative ferroviarie, sotto l'osservanza delle norme e condizioni stabilite nel regolamento, di cui l'Ordine di Servizio N. 167-1911.

I nomi delle predette Società Cooperative devono pertanto essere aggiunti, alla sede opportuna, nell'elenco Allegato *A* al regolamento.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI

Ordine di Servizio N.° 2v (C.).

Viaggi alle stazioni termali ed al mare.

(Vedi Ordini di Servizio N. 3v-1911; 4v e 8v-1913).

Per i viaggi alle stazioni termali ed alle stazioni balneari, comprese negli elenchi qui appresso, vengono attuati come negli anni decorsi, durante i periodi di tempo rispettivamente indicati, i provvedimenti di tariffa di cui all'Ordine di Servizio N. 3v-1911 con l'applicazione dei prezzi risultanti dal prospetto pubblicato con l'Ordine di Servizio N. 4v-1913.

Nel primo di detti elenchi sono comprese le stazioni di Biella e di S. Pellegrino (Piazzo Basso e Terme) per le quali è già ammesso il rilascio di biglietti diretti in servizio cumulativo, e ad esse si è ora aggiunta quella di Recoaro per il transito di Tavernelle. Nel rilasciare i relativi Mod. Ci-202 A le stazioni aggiungeranno alle quote delle Ferrovie dello Stato, le seguenti:

		1ª classe	2ª classe	3ª classe
Per il percorso Santhià-Biella e ritorno	L.	5,45	3,85	2,50
Per il percorso Bergamo-S. Pellegrino (Piazzo Basso e Terme) e ritorno	»	4,30	2,80	—
Per il percorso Tavernelle-Recoaro e ritorno	»	5,55	3,05	—

Le dette quote valgono tanto per i biglietti individuali quanto per quelli collettivi.

Sui percorsi Bergamo-S. Pellegrino e Tavernelle-Recoaro le quote stesse dovranno essere ridotte della metà per i viaggi dei ragazzi dai 3 ai 7 anni. Esistendo su questi percorsi due sole classi, 1ª e 2ª, i biglietti cumulativi di 1ª e 2ª classe valgono sui percorsi stessi per la 1ª, e quelli di 3ª classe per la 2ª.

Stazioni termali.

(*Periodo* 15 *maggio* — 30 *novembre*).

Acireale, Alì, Abano, Anagni (per Anticoli di Campagna), Ardenno Masino, Asciano, Aspio, Acqui, Aosta (per Courmayeur, ecc.).

Battaglia, Bagni di San Giuliano, Bagni di Montecatini, Bagni della Porretta, Belluno, *Biella*, Brisighella, Borgo S. Donnino (per Salsomaggiore), Borgo S. Dalmazzo (per Valdieri, Vinadio), Busalla (per Voltaggio).

Castelbolognese (per Riolo), Castroreale Bagni, Caldiero, Chianciano, Chiavenna, Chiusi (per Bagni di Chianciano), Città della Pieve (per S. Casciano), Civitavecchia, Castellamare di Stabia, Contursi, Cassano Jonio, Castel S. Pietro d'Emilia, Chàtillon.

Desenzano (per Sirmione), Domodossola (per Bognanco Dentro).

Ferentino, Fauglia, Frosinone, Forlì (per Castrocaro).

Guardia Piemontese, Gerace.

Iseo (per Casino Boario).

Livorno, Lucca (per Bagni di Lucca).

Montegrotto, Maggianico, Mignanego, Mondovì (per Vicoforte), Monte Amiata, Modena (per Salvarola).

Narni (per S. Gemini), Navacchio (per Uliveto), Nera Montoro (per S. Gemini), Nocera Umbra.

Peschiera (per Sirmione), Pieve Monsummano, Pontedera.

Ronta, *Recoaro*, Regoledo, Rapolano, Rosarno (per Galatro).

Sambiase, SS. Cosma e Damiano Castelforte (per le Terme di Suio), *S. Pellegrino*, S. Valentino Caramanico (per Caramanico), S. Vincent, Sasso (per Castiglione dei Pepoli), Schio (per Recoaro), Stazione per la Carnia (per Arta), Sondrio (per Bormio e Santa Caterina), Serravalle Scrivia (per Voltaggio).

Termini Imerese, Telese Cerreto, Tivoli (per Acque Albule), Torre Annunziata, Tortona (per Rivanazzano e Salice).

Voghera (per Rivanazzano e Salice), Viterbo P. F., Varallo-Sesia.

Stazioni balneari.

(*Periodo* 15 *giugno* — 30 *settembre*).

a) stazioni della linea Ventimiglia-Genova;

b) stazioni della linea Genova-Viareggio;

c) Pisa (per Marina di Pisa), Livorno, Castiglioncello, Antignano, Ardenza, Cecina (per Cecina M.), S. Vincenzo, Orbetello (per Porto S. Stefano e per Port'Ercole), Civitavecchia, S. Marinella, Palo (per Ladispoli), Terracina, Gaeta, Formia, Napoli, San Giovanni Ted., Portici, Torre del Greco, Castellamare di Stabia, Salerno, Agropoli, Casal Velino, Pisciotta, Capitello, Sapri, Praia di Ajeta, Scalea, Cirella Majerà, Diamante, Belvedere, Cetraro, Acquappesa, Fuscaldo, Paola, S. Lucido, Amantea, S. Eufemia Marina, Pizzo, Briatico, Tropea, Nicotera, Scilla, Cannitello, Villa S. Giovanni, Reggio di Calabria, Siderno Marina, Soverato, Catanzaro Marina, Cotrone, Trebisacce, Taranto;

d) Venezia, Chioggia, Bellaria, Cervia, Cesenatico, Viserba;

e) stazioni della linea Rimini-Ancona-Termoli;

f) Trani, Bari;

g) Messina, Palermo, Licata, Porto Empedocle, Pozzallo, Catania, Siracusa.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI

Circolare N. 82R (C.).

Congresso universitario cattolico in Bologna.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 30 aprile al 6 maggio 1914.

Ritorno: dal 3 al 9 maggio 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

Le disposizioni di cui la presente Circolare furono già impartite alle stazioni ed agenzie dalle rispettive Divisioni di Movimento.

Circolare N. 83R (C.).

XI Esposizione internazionale d'arte della città di Venezia.

(Vedi Circolare N. 54R-1914).

FACILITAZIONI PER IL PUBBLICO

All'elenco delle stazioni ammesse a distribuire biglietti speciali di andata e ritorno per Venezia con validità di 8 *giorni*, debbonsi aggiungere quelle di Longarone Zoldo, Perarolo e Pinzano.

Circolare N. 84R (C.).

VI Mostra d'arte a Bagni di Montecatini.

Pei viaggi degli espositori e giurati partecipanti alla Mostra sovraindicata, è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La Concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli agli espositori e giurati che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata tra Golfo Aranci e Civitavecchia.

Gli espositori e giurati saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI E GIURATI.

Andata e *Ritorno*: dal 15 maggio al 15 novembre 1914.

SPEDIZIONE DELLE OPERE D'ARTE.

Andata: dal 1° al 30 giugno 1914.

Ritorno: dal 15 ottobre al 30 novembre 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione ai viaggi degli espositori e giurati valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

Circolare N. 85R (C.).

VII Congresso degli olivicultori italiani in Perugia.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 18 al 24 maggio 1914.

Ritorno: dal 21 al 27 maggio 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

Circolare N. 86R (C.).

Il Congresso nazionale dell'associazione pel movimento dei forestieri in Torino.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 20 al 26 maggio 1914.

Ritorno: dal 24 al 30 maggio 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

Circolare N. 87R (C.).

Congresso interregionale dei salariati dipendenti dai Comuni, Provincie ed Opere Pie in Tortona.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno

o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 20 al 25 maggio 1914.

Ritorno: dal 24 al 29 maggio 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI

Roma, 1914 — Tip. Editrice Nazionale — C. 80.

Circolare N. 88R (C.).

XII Congresso nazionale repubblicano in Bologna.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 12 al 18 maggio 1914.

Ritorno: dal 16 al 22 maggio 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

Circolare N. 89R (C.).

2° Congresso del partito democratico costituzionale italiano in Roma.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 14 al 19 maggio 1914.

Ritorno: dal 17 al 22 maggio 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R *e* 100R-1913.

Il Direttore generale

R. BIANCHI

Roma, 1914 — Tip. Editrice Nazionale — C. 80.

Circolare N. 90R (C.).

Esposizione di belle arti a Berlino.

Gli oggetti di ritorno dalla sopra indicata Esposizione, che si terrà a Berlino dal 1° maggio al 27 settembre 1914, saranno trasportati gratuitamente sulle linee delle Ferrovie dello Stato alle seguenti condizioni:

1. che i trasporti di andata abbiano avuto luogo con lettera di vettura internazionale, dalla quale risulti che vennero chiesti ed applicati i prezzi della tariffa generale interna italiana, o se vennero eventualmente applicate altre tariffe, che siano pareggiate dai destinatari in Italia, le differenze fra i prezzi di queste tariffe e quelli della sopracitata tariffa generale interna italiana;

2. che alla lettera di vettura, pure internazionale, relativa ai trasporti di ritorno, sia unita la lettera di vettura che ha servito per l'andata, nonchè un certificato del Comitato della Esposizione, attestante che gli oggetti ritornati figurarono nella Esposizione medesima;

3. che i trasporti di ritorno seguano la stessa via percorsa nell'andata; essi potranno essere effettuati a piccola od a grande velocità, ma in questo ultimo modo nel solo caso che pure a grande velocità siano stati inoltrati nell'andata;

4. che siano indirizzati alla stessa persona o Ditta che figura mittente nella lettera di vettura della spedizione di andata;

5. che pel viaggio di ritorno non sia fatta dichiarazione di interesse alla riconsegna;

6. che gli oggetti non siano spediti, nel ritorno, ad una stazione diversa da quella di partenza;

7. che i diritti accessori di ogni specie, quelli di commissione e facchinaggio per le operazioni doganali, nonchè la tassa di trasporto sui laghi o sui tratti di linee non esercitati dalle Ferrovie dello Stato e non concedenti facilitazioni, siano pagati integralmente;

8. che qualora gli oggetti rispediti fossero in quantità inferiore a quella indicata nella lettera di vettura dell'andata, questa circostanza sia giustificata nel certificato del Comitato dell'Esposizione, il quale dovrà dichiarare che la parte mancante fu venduta dall'espositore.

9. La concessione del ritorno gratuito è accordata anche per gli oggetti non accettati alla mostra, sempre che la rifiutata ammissione risulti da annotazione del Presidente del Comitato sul prescritto documento.

Per norma delle stazioni si fa inoltre presente quanto segue:

I documenti (lettera di vettura dell'andata e certificato) dovranno accompagnare le spedizioni di ritorno.

Essi non dovranno essere consegnati alle parti, ma, insieme al foglio di via, verranno inviati al Controllo merci internazionali (Ufficio IV) in Torino dalla stazione destinataria del trasporto di ritorno, se questa appartiene alle Ferrovie dello Stato, o dalla stazione di transito con le Ferrovie Secondarie, coi Laghi, con le Tramvie, ecc., se la stazione destinataria appartiene a quest'ultime.

Sul foglio di via che scorta la merce di ritorno fino alla stazione destinataria appartenente a Ferrovie Secondarie *soggette* alla Convenzione di Berna e rispettivamente sulla lettera di porto (o nota di spedizione) creata pel ritorno alla stazione destinataria appartenente a Ferrovie secondarie, Laghi, Tramvie, ecc. *non soggetti alla Convenzione*, la stazione di transito dovrà, qualora le Ferrovie Secondarie, ecc. abbiano concesso delle facilitazioni, esporre la seguente annotazione:

« La lettera di vettura dell'andata e il certificato del Comitato della Esposizione sono stati inviati al Controllo delle Ferrovie dello Stato ».

Le stazioni italiane riscuoteranno od addebiteranno all'Amministrazione successiva, quelle somme che si riferissero ai percorsi

esteri e che trovassero esposte sui documenti di trasporto, attenendosi, pel rimanente, alle prescrizioni risultanti dall'Istruzione per l'eseguimento dei trasporti da e per l'estero del 1° gennaio 1913.

Le facilitazioni potranno essere applicate fino al 22 novembre 1914.

Circolare N. 91 R (C.).

V Congresso filatelico italiano in Napoli.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria marittima.

Ai partecipanti provenienti da Palermo loco, quando intendano di effettuare il viaggio via di mare tanto nell'andata quanto nel ritorno, l'Agenzia di Navigazione di Palermo rilascerà i biglietti Mod. CI-701 e Mod. CI-702 per la traversata marittima Palermo-Napoli e viceversa, verso presentazione della richiesta e della tessera personale di riconoscimento.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 17 al 24 maggio 1914.

Ritorno: dal 21 al 27 maggio 1914.

Per tutte le altre norme circa l'applicazione della concessione vedasi la Circolare N. 100R-1913.

Circolare N. 92R (C.).

Fiera equina in Biella.

Pei viaggi sulle Ferrovie dello Stato e sulla Santhià-Biella degli espositori e giurati partecipanti alla Fiera sovraindicata, è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La Concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli agli espositori e giurati che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata tra Golfo Aranci e Civitavecchia.

Gli espositori e giurati saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI E GIURATI.

Andata e *Ritorno*: dal 21 maggio al 1° giugno 1914.

SPEDIZIONI DEGLI EQUINI.

Andata: dal 21 al 26 maggio 1914.

Ritorno: dal 27 maggio al 1° giugno 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione ai viaggi degli espositori e giurati valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

Circolare N. 93R (C.).

Congresso navale nazionale in Genova.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalèrsene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 25 maggio al 12 giugno 1914.

Ritorno: dal 2 al 20 giugno 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

Circolare N. 94R (C.).

Concorso di educazione fisica in Pisa.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 27 al 31 maggio 1914.

Ritorno: dal 31 maggio al 4 giugno 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI

Roma, 1914 — Tip. Editrice Nazionale — C. 80.

Errata-corrige

Ordine di Servizio N. Iv (Bollettino 17-1914). A pag. 30 dopo i treni: 107, 108, 109 e 114 linea Roma-Napoli, aggiungere: 101 e 102 linea Roma-Siracusa.

Ordine di Servizio N. 149. (Bollettino N. 19-1914). — Nell'ultima riga rettificare l'indicazione LO in LO-a.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. 4.00
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» 8.00
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato - Ufficio rivendita libri e giornali)	» 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

Anno VII - N. 21

21 Maggio 1914

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — **Leggi, Decreti e Regolamenti:**

Per memoria.

Parte seconda. — **Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni** ***di durata indeterminata:***

Roma, maggio 1914 — Tip. Editrice Nazionale - C-80.

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

Per memoria.

In Appendice:

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Per memoria.

Ordine di Servizio N. 160. (Ferr. Sec. gruppo Sicilia).

Trasformazione in casa cantoniera della fermata di Molinazzo delle Ferrovie Secondarie (gruppo Sicilia).

A partire dalla mezzanotte del 25 maggio 1914 la fermata di Molinazzo, del tronco Canicattì-Camastra, delle Ferrovie Secondarie (Gruppo Sicilia) sarà trasformata in Casa cantoniera, ammessa solamente al servizio locale dei viaggiatori e a quello dei bagagli non eccedenti il peso di Kg. 100 per spedizioni e verrà esercitata da un guardiano con le norme in uso per le Case cantoniere, di cui agli articoli 25 e 31 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori bagagli cani e telegrafo ».

Le corrispondenze per le quali detta Casa cantoniera rilascerà biglietti di corsa semplice a tariffa ordinaria risultano dal prospetto « allegato *A* ».

L'Ufficio affari diversi Viaggiatori e Bagagli di Firenze curerà di provvedere, in tempo, i nuovi biglietti a fascicolo, da darsi in caricamento alla stazione di Naro, dalla quale Molinazzo li preleverà al bisogno e provvederà altresì i fascicoli Ci-264, per la registrazione dei bagagli in partenza.

La detta Casa cantoniera invierà giornalmente i prodotti viaggiatori a Naro, per essere contabilizzati nei modi d'uso .

Nell'elenco del Compartimento di Palermo, allegato all'ordine di servizio N. 184-913, si dovrà depennare il nome di Molinazzo e la relativa lettera *B*.

In conseguenza di quanto sopra, nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) »;

— a pag. 57, nella colonna 1, aggiungere al nome di Molinazzo la caratteristica di *casa cantoniera*: nelle colonne 6 e 7 esporre alle lettere *V* e *B* il richiamo (6); e nelle colonne 8 e 10 depennare le indicazioni esistenti;

— a pag. 171 nella tabella polimetrica N. 123 considerare il nome di Molinazzo come scritto in carattere corsivo;

— a pag. 239 aggiungere al nome di Molinazzo la caratteristica *di casa cantoniera*.

Nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza colle ferrovie secondarie ecc. (Edizione 1° aprile 913) », a pag. 27, nella colonna 1ª aggiungere al nome di Molinazzo la caratteristica di *casa cantoniera* e nelle colonne 3 e 5 depennare le indicazioni esistenti.

Infine in tutte le altre pubblicazioni di servizio, nelle quali è inserito il nome di Molinazzo, aggiungere al nome medesimo l'indicazione di *casa cantoniera*.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *e* 22.

Allegato **A** *all'Ordine di Servizio N. 160-1914.*

Prezzi dei biglietti di corsa semplice da e per la casa cantoniera di MOLINAZZO.

Da	a	Prezzi		Stazione incaricata delle scritturazioni e dei versamenti
o viceversa		1ª classe	2ª classe	
Molinazzo	Camastra	1.15	0.50	Naro
	Canicattì	0.80	0.35	
	Naro	0.65	0.30	
	Bivio Margonia	0.45	0.25	

Ordine di Servizio N. 161. (C.).

Tariffe internazionali. - Parte II B.

Col 1° giugno 1914 la stazione di Torino Dora verrà ammessa alla tariffa eccezionale N. 8 a P. V. pel trasporto di frutta secche in genere (eccettuati gli ananas ed i banani) ed olive in natura, in servizio italo-austro-ungarico.

In conseguenza di che, nella Parte II *B* delle tariffe, fascicolo 2, « Prezzi applicabili sulla percorrenza italiana ai trasporti effettuati in servizio diretto internazionale » (edizione 1° novembre 1911) dovranno essere introdotte le seguenti aggiunte:

Pag. 63 (sostituita col 3° supplemento):

		a	
		5 tonn.	10 tonn.
Torino Dora	Peri	1.82	1.48
	Pontebba. . .	3.06	2.47
	Cormons . . .	2.80	2.26
	Cervignano. .	2.65	2.15

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 162. (C.).

Servizio merci italo-austro-ungarico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 408-1913).

Con validità dal 1° giugno 1914 saranno pubblicati:

il 4° supplemento alla Parte I *B* e

il 4° supplemento alla Parte II *A*

della tariffa diretta italo-austro-ungarica (ediz. 1° gennaio 1912).

Con l'attuazione dei supplementi stessi, che saranno posti in vendita nelle stazioni principali al prezzo complessivo di L. 0.35, restano abrogati gli Ordini di servizio emanati anteriormente al 21 maggio 1914, che riguardano le disposizioni contenute nelle dette parti della tariffa diretta italo-austro-ungarica.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 163. (C.).

Trasporti di seme-bachi abbandonati.

(Vedi Ordine di Servizio N. 66-1907).

L'articolo 15 della legge 6 luglio 1912 N. 869 stabilisce che « il seme-bachi rimesso per la posta o per ferrovia e comunque abbandonato, in luogo di essere venduto, come prescrive l'articolo 82 del testo unico delle leggi postali, deve essere distrutto ».

Per effetto di tale disposizione, qualora trasporti di detta merce siano abbandonati, in luogo di procedere alla loro vendita, a norma dell'articolo 112 delle Tariffe e Condizioni pei trasporti,

dovrà provvedersi per la loro distruzione redigendo apposito processo verbale da trasmettersi dalle stazioni alla Divisione Movimento, da cui dipendono, per la conservazione in atti.

Coll'occasione si rammenta che, trattandosi di merce soggetta a facile deperimento ed a perdita del suo valore, le spedizioni dei semi-bachi in parola non dovranno effettuarsi che mediante pagamento a partenza del prezzo di trasporto e degli altri importi accessori e senza spese anticipate, in armonia agli articoli 5 e 121 delle citate tariffe.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 18, 19. 20, 21 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 164. (C.).

Tariffa locale interna sicula N. 220 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 31-1914).

Col 1° giugno 1914 la tariffa locale N. 220 P. V. interna sicula, valevole per i trasporti di « Pietra in rottami od in conci, ecc. » sarà estesa alle spedizioni in partenza dalle stazioni di Lascari e Marsala.

Opportune aggiunte dovranno essere fatte nella tariffa stessa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 165. (C.).

Servizio italo-germanico.

Col 16 maggio 1914 sono entrati in vigore i seguenti prezzi speciali da introdursi, per la stazione di Kalk Nord colle rispettive note, a pag. 247 della Parte II *A* della tariffa diretta italo-germanica:

	Tariffa eccezionale N. 1 P V..	
	serie *l*.	serie *n*.
Kalk Nord . . . . . Iselle.	2,53 (2)	2,04 (3)

(2) Prezzo applicabile soltanto ai trasporti di macchine e parti di macchine destinati a stazioni della linea Bardonecchia-Torino-Cavallermaggiore-Cuneo-Vievola ed a quelle situate all'ovest di detta linea, a condizione però, che i trasporti stessi siano eseguiti con lettera di vettura diretta.

(3) Prezzo applicabile soltanto ai trasporti destinati a stazioni della linea Bardonecchia-Torino-Cavallermaggiore-Cuneo-Vievola ed a quelle situate all'ovest di detta linea, a condizione però, che i trasporti stessi siano eseguiti con lettera di vettura diretta.

Col 1° giugno 1914 verranno attivate le seguenti aggiunte da introdursi pure nella Parte II *A* sopracitata ed alle pagine rispettivamente indicate:

Pagina	Dalle seguenti stazioni ai controindicati transiti		Tariffe a grande velocità Classi			Tariffa spec. III		Tariffe eccez. N.	
			a	b	c	a	b	7	46
115	Eydtkuhnen .	Peri . .	63.97 (5)	55.87 (5)	55.87 (5)				
158	München Süd	Peri . .	19.89 (5)	11.79 (5)	11.79 (5)				
143	Landsberg (Warthe)	Chiasso .				5.82	3.64		
		Pino . .				5.62	3.52		
		Peri . .				5.50	3.50		
		Pontebba				5.31	3.61		
143	Landsberg (Warthe) Brückenvorstadt	Chiasso .				5.82	3.64		
		Pino . .				5.62	3.52		
		Peri . .				5.50	3.50		
		Pontebba				5.31	3.61		
346	Hettenleidelheim	Chiasso .						1.95	
		Pino . .						1.83	
		Iselle. .						1.75	
		Peri . .						2.35	
		Pontebba						2.49	
499	Bad Aibling (E. B.)	Chiasso .							2.00
		Pino . .							1.88
		Peri . .							1.25
		Pontebba							1.35
500	Bruckmühl	Chiasso .							1.98
		Pino . .							1.86
		Peri . .							1.28
		Pontebba							1.36

(5) Prezzo applicabile soltanto alle merci a grande velocità da trasportarsi con treni diretti.

Ordine di Servizio N. 166. (M. F. s S.).

Circoscrizione dei magazzini di approvvigionamenti in rapporto delle Ferrovie Secondarie (Gruppo Sicilia).

Per disciplinare meglio il servizio di approvvigionamento delle Ferrovie Secondarie della Sicilia si stabilisce che la fornitura dei materiali di ordinario consumo ed uso comune, dei materiali di esercizio ed oggetti di inventario sia fatta dal Magazzino di Palermo Centrale per le linee:

Canicattì-Naro-Camastra;
Porto Empedocle-Siculiana;
Lercara Alta-Lercara Bassa.

Dal Magazzino di Palermo Lolli per le linee:

Castelvetrano-Sciacca;
Castelvetrano-S. Ninfa.

Dal Magazzino di Messina per la linea:

Assoro-Valguarnera.

La fornitura degli stampati, cancelleria, oggetti di vestiario per tutte le linee è fatta dal Magazzino di Palermo Centrale, e per quanto riguarda la somministrazione degli stampati e cancelleria sarà fatta a mezzo dei carri distributori, includendo nel primo gruppo le stazioni della linea Assoro-Valguarnera, nel secondo gruppo quelle delle linee Canicattì-Camastra, Porto Empedocle-Siculiana, Lercara Bassa-Lercara Alta e nel quarto gruppo quelle delle linee Castelvetrano-Sciacca e Castelvetrano S. Ninfa.

La fornitura dei materiali e pezzi di ricambio per locomotive sarà fatta esclusivamente per tutta la Rete Secondaria dal Magazzino di Palermo Centrale, e quella dei pezzi di ricambio per veicoli dal Magazzino di Palermo-Lolli.

Quest'ultimo Magazzino provvederà anche alla riparazione degli oggetti di inventario per tutta la rete delle Secondarie.

Col presente Ordine di Servizio restano abolite le disposizioni contenute negli Ordini di Servizio Numeri 50 e 385-1911; 104 e 249-1912; 52 e 78-1914 in quanto non fossero conformi alle presenti.

Circolare N. 44. (M.).

Richiamo alle norme sulla piombatura dei carri per prevenire i furti di merci.

Si verificano da qualche tempo furti di merci commessi mediante spiombamento di vagoni che vengono poscia ripiombati con piombi della stazione in cui si operò una tale alterazione, oppure di altra stazione qualunque, nei quali piombi la leggenda viene raschiata in modo da riuscire illeggibile, od anche ripiombati con piombi di Ditte private.

Allo scopo pertanto di circoscrivere le responsabilità di tali fatti dolosi, è necessario che da parte del personale interessato nella consegna dei carri piombati, sia esercitata la maggiore diligenza nelle verifiche, per assicurarsi della regolarità ed incolumità della piombatura, seguendo scrupolosamente le norme stabilite coll'Ordine di Servizio 134 del 1911 (Capi IV, V, e VI) che per opportuna norma si riportano in nota (1).

---

(1) Capo IV — Art. 26. — La quantità, la data ed il numero di controllo dei piombi applicati ad un carro devono essere indicati negli appositi spazi sui fogli di accompagnamenta. Eguali indicazioni devono essere poste sui detti documenti dalle stazioni che, per qualsiasi ragione, spiombano un carro, e ciò tanto per i piombi tolti, quanto per quelli nuovamente applicati. Se la piombatura ha luogo colla morsa di ricambio di cui l'art. 44, nei suddetti dovumenti, oltre al nome della

Il personale dei treni dovrà rifiutarsi di accettare in consegna carri portanti piombi nei quali non sia chiaramente impresso il nome della stazione che li ha applicati. — Le stazioni dovranno in tali casi regolarsi secondo quanto prescrive l'art. 35 dell'Ordine di Servizio suindicato ed inoltre qualora lo stato del piombo dimostrasse che la illeggibilità del nome della stazione è dovuta alla suaccennata causa dolosa, e dalle verificazioni del contenuto del carro stesso, da particarsi immediatamente, risultassero mancanze o manomissioni di merci, dovranno darne avviso telegrafico alla

---

stazione ed al numero della squadra, si devono indicare le marche speciali che distinguono la morsa stessa.

Quando un carro è scortato dal foglio di accompagnamento, le indicazioni suddette non si ripetono in altri documenti.

Art. 27 . —Chi prende in consegna un carro piombato deve accertarsi, in concorso del cedente, che i piombi applicati siano sufficienti a garentire il contenuto e che ciascun piombo sia *regolare* ed *intatto*.

Le eventuali discrepanze fra le indicazioni dei piombi e le registrazioni sui documenti, devono essere fatte constatare all'atto del ricevimento del carro, in contraddittorio fra il personale della stazione e del treno.

Art 28. — Un piombo è *regolare* quando è applicato nel modo prescritto, quando porta chiaramente impresso il nome della stazione o della squadra, il numero di controllo e la data; regolare è la piombatura quando i piombi di una medesima stazione o di una medesima squadra applicati ad un carro portano la stessa data e lo stesso numero di controllo, salvo l'eccezione di cui all'art. 23.

Un piombo è *intatto* quando non ha alcuna traccia di alterazione, quali sarebbero le scalfiture, le schiacciature, le protuberanze ed altri consimili segni di violenze e quando lo spago è di un sol pezzo ossia non annodato o dolosamente congiunto.

Lo spago dolosamente congiunto si scopre facilmente tirando il piombo; operazione questa che deve farsi immancabilmente da chi prende in consegna un carro piombato.

Capo V — Art. 31. — Chi apre un carro per caricarvi o scaricarvi merci, od anche per verificarne il contenuto, oltre alla regolarità ed incolumità di tutti i piombi (art. 27 e 28), deve osservare se questi corrispondono nella quantità, data, numero di controllo e stazione proprietaria, alle indicazioni risultanti dal foglio di scorta, foglio di accompagnamento o foglio di carico, e ciò indipendentemente dalla quantità dei piombi che deve essere rimossa per operare il carico e lo scarico.

propria Divisione ed al Commissario di P. S. del Compartimento, compilare il prescritto processo verbale, sporgere denunzia alla Autorità di P. S. e Giudiziaria e trattenere, insieme ai piombi, il foglio di accompagnamento originale, facendo proseguire il carro sotto la scorta di un mod. M-217 che sia copia esatta del foglio trattenuto.

Un esemplare del processo verbale ed i piombi tolti dal carro, saranno trasmessi alla Divisione competente, unitamente al foglio di accompagnamento originario, nel più breve termine.

Riscontrandosi divergenze si deve procedere secondo il disposto del Capo VI.

CAPO VI — Art. 35. -- Riscontrandosi in un carro uno o più piombi irregolari, manomessi o mancanti, oppure la piombatura insufficiente (art. 27) si deve anzitutto osservare se i piombi esistenti concordano tutti con le indicazioni risultanti dai documenti di trasporto e stabilire in modo assoluto se le anormalità nella piombatura, di qualunque natura esse siano, si presentano tali da ammettere o da escludere che il carro sia stato aperto, o che potevasi aprire, senza violare gli altri piombi regolari ed intatti.

Stabilito ciò, col concorso del Capo Stazione o Capo Gestione e del Capo Conduttore o Conduttore, si deve procedere alla verifica del contenuto, od al solo rimpiazzo dei piombi irregolari, manomessi o mancanti, od al completamento della piombatura, a seconda dei casi qui appresso specificati:

a) *per i carri in partenza e per quelli giunti alle stazioni di transito e di diramazione coi treni precedenti in provenienza da altre linee*, le cui anormalità alla piombatura venissero rilevate all'atto della consegna al Capo Conduttore o Conduttore la verifica dovrà farsi prima che il carro parta, staccandolo anche dal convoglio se non vi fosse tempo sufficiente prima della partenza del convoglio stesso.

Egualmente dicasi per i carri misti di passaggio dai quali, durante la fermata del treno, si dovessero scaricare merci.

b) *Per i carri misti di passaggio dai quali non si dovessero scaricare merci*, ma che lo scarico dovesse essere fatto dalle stazioni successive, si dovrà procedere alla verifica di tutte le merci quando ciò fosse possibile, durante la fermata del convoglio.

In caso diverso la stazione vi applicherà i propri piombi, facendo però annotazione sul foglio di corsa del convoglio perchè il carro sia

Il personale dei treni tenga presente che non attenendosi strettamente all'osservanza di queste disposizioni, incorre in responsabilità amministrative e può anche trovarsi esposto ad imputazioni d'indole penale qualora si riscontrassero mancanze di colli in carri accettati in consegna con piombi irregolari. Il personale delle stazioni tenga anche presente che osservando le norme degli articoli 4 e 20 del succitato Ordine di Servizio, possono gli agenti

---

staccato alla prima stazione che deve scaricarvi merci, quante volte la verifica del contenuto non possa compiersi durante la fermata del convoglio.

c) *Se si tratta di carri di passaggio completi o misti,* basterà rinnovare i piombi irregolari o manomessi o completare la piombatura, e fare analoga annotazione sul foglio di accompagnamento o sulla nota di spedizione se sono carri a grande velocità e se a piccola velocità, sul foglio di scorta per i carri completi e sul foglio di accompagnamento per carri misti affinchè la stazione, a cui il carro è diretto, possa esserne informata per il caso che nel carico trovasse qualche differenza.

Art. 36. — Se all'atto di aprire un carro ritirato dalla circolazione coi piombi intatti e regolari, venisse rilevata divergenza fra le indicazioni portate dai piombi e quelle risultanti dai documenti di trasporto (art. 31), prima di procedere allo spiombamento si devono trasmettere riserve telegrafiche alla stazione che ha piombato il carro.

Art. 37. — La verifica del contenuto dei carri deve farsi sempre in presenza del Capo stazione o Capo gestione e, se del caso, in contraddittorio del Capo conduttore o Conduttore secondo le norme vigenti.

Art. 38. — La stazione che stacca dal treno carri aventi la piombatura anormale sia per la verifica, sia perchè ad essa destinati o per fine corsa, deve subito verificarne il contenuto. Qualora la partenza, il passaggio o l'arrivo del convoglio avessero luogo di notte e non potesse per questo procedersi alla verifica, si applicheranno ai carri — in concorso del Conduttore — i piombi coll'impronta del nome della stazione e la verifica sarà fatta nella mattina successiva.

Art. 39. — E' assolutamente vietato a qualsiasi Agente di stazione o delle squadre di apporre nuovi piombi ad un carro, senza la rispettiva autorizzazione del Capo stazione o Capo gestione, o del Capo conduttore, o Conduttore dirigente.

piombatori con diligenza ed abilità minime, ottenere lo schiacciamento completo del piombo e quindi piombature regolari e con impronte nitide.

Con l'occasione si rammentano anche le disposizioni dell'Ordine di Servizio N. 5 e della Circolare N. 62 del 1912.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Circolare N. 45. (C.).

Trasporti merci in servizio cumulativo internazionale.

I. - *Mancanza dell'indirizzo del destinatario sui fogli di via.* — Essendosi verificato che i fogli di via e quelli di spedizione scortanti trasporti provenienti dall'estero, non sempre contengono il nome e l'indirizzo del destinatario, ovvero portano tali indicazioni in modo poco chiaro e spesso anche illeggibile, si fa obbligo alle stazioni destinatarie di completare sempre, ove occorra, detti documenti con le suesposte indicazioni, che sono indispensabili in sede di Controllo per l'emisione degli eventuali rilievi a debito e degli avvisi di eccedenza.

II. - *Errori nella tassazione dei trasporti.* — Si è rivelato che:

1° contrariamente alle disposizioni contenute al Capo VI dell'Ordine di Servizio N. 171-1913, viene estesa l'applicazione della sopratassa del 6 per mille anche ai trasporti in servizio diretto internazionale, mentre tale sopratassa, per quanto riguarda i trasporti merci, è applicabile alle sole spedizioni in servizio interno ed ai trasporti da ferrovia a ferrovia da o per stazioni italiane od estere, ai quali vengono applicate le tariffe interne, come fu confermato con la Circolare N. 58-1913;

2° non vengono tenute presenti le nuove distanze in vigore dal 1° settembre 1913, risultanti dal fascicolo pubblicato con l'Ordine di Servizio N. 278-1913 e che forma la parte II-*B*, fa-

scicolo 1°, delle Tariffe dirette internazionali, dando così luogo ad applicazione di tasse superiori a quelle dovute;

3ª nella tassazione dei trasporti di *carboni minerali* provenienti dalla Germania, non sono tenute presenti le modificazioni in proposito apportate alla parte II-*A* delle Tariffe italo-germaniche col 1° Supplemento e di cui l'Ordine di Servizio N. 225-1913.

Si richiamano, pertanto, le stazioni alla scrupolosa osservanza delle disposizioni vigenti in materia, allo scopo di eliminare errori che sono fonte di numerosi reclami delle Ditte interessate e quindi di maggiore lavoro per gli Uffici di Controllo.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 46. (C.).

Computo delle tasse di rispedizione per trasporti destinati all'estero.

Consta che per molti trasporti, originati da località di ferrovie secondarie o di corrispondenza ed appoggiati alle stazioni della nostra Rete per l'ulteriore inoltro all'estero in base alle tariffe dirette internazionali, viene dagli agenti delle dette stazioni di appoggio trascurato non solo di indicare i prescritti estremi delle spedizioni originarie sulle lettere di vettura e sui fogli di via, ma viene anche omesso od erroneamente computato l'importo delle tasse di rispedizione, nei casi in cui i prezzi italiani, da applicarsi in base alle tariffe dirette, non comprendono il diritto fisso di carico, perchè obbligatorio pel mittente.

Siccome tali mancanze danno luogo all'emissione di numerosi incassi suppletivi, a cui devono provvedere le ferrovie estere, così si richiamano gli Agenti perchè, nei casi di rispedizioni, oltre che indicare gli estremi delle spedizioni originarie sui documenti di trasporto, abbiano ad esporre sempre sui medesimi, *e sotto la*

propria responsabilità, le relative tasse di rispedizione e cioè: L. 0.058 per quintale pei trasporti a grande velocità; L. 0.0515 per quelli a piccola velocità accelerata e L. 0.04892 pei trasporti a piccola velocità ordinaria.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 47. (C.).

Gestioni merci. - Invio delle schede degli assegni pagati, all'ufficio assegni e statistica merci di Torino.

Con richiamo a quanto dispone il punto *A* (2° alinea) dell'Ordine di Servizio 191-1913 (Bollettino Ufficiale N. 26), si prescrive che, a partire dalla contabilità del mese di giugno 1914, l'invio all'Ufficio Assegni e Statistica merci in Torino delle schede riguardanti assegni pagati, sia eseguito, da parte delle stazioni e scali che rimettono *cinquinalmente* i riassunti degli arrivi ai Controlli di competenza, nei modi d'uso, al termine di ogni quindicina, anzichè mensilmente.

Le stazioni e gli scali interessati dovranno riepilogare, a fine mese, su apposito elenco, Mod. CI-457, la risultante delle due quindicine, per ottenere i totali mensili, da riportarsi sul Prospetto del debito e del credito Mod. CI-437 e sul Conto Corrente riassuntivo Mod. CI-502.

Tutte le altre stazioni, cioè quelle che rimettono le loro contabilità delle merci ai Controlli *quindicinalmente*, continueranno ad inviare, come ora, le schede degli assegni pagati alla fine del mese.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 18, 19, 20, 21 e 22.

Circolare N. 48. (C.).

Tassazione delle saldature di ferro.

Le saldature di ferro, spedite dalla Ditta Marazzina, Badagnoni e C., essendo costituite di borace impastato con limatura di ferro, sono da tassarsi coi prezzi delle tariffe 75 classe 5ª e 109 serie D., applicabili al borace.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22,

Circolare N. 49. (C.).

Provvedimenti per impedire la diffusione della fillossera.

Si riporta quì appresso il nuovo elenco dei Comuni fillosserati o sospetti d'infezione fillosserica a tutto il 31 dicembre 1913, il quale sostituisce ed annulla quello diramato con circolare N. 26-1913, e tutte le altre precedenti comunicazioni al riguardo.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI

ELENCO

dei Comuni fillosserati, o sospetti d'infezione fillosserica al 31 dicembre 1913, dai territori dei quali è vietato di asportare alcuni vegetali, in conformità del Decreto Ministeriale 11 agosto 1902.

PIEMONTE

Provincia di Alessandria.

Circondario di Acqui.

Acqui
Alice Bel Colle
Bruno
Carpeneto
Castelletto Molina
Castelnuovo Belbo
Castel Rocchero
Cavatore
Cremolino
Fontanile
Grognardo
Incisa Belbo
Maranzana
Melazzo
Mombaruzzo
Montabone
Montaldo Bormida
Morbello
Nizza Monferrato
Quaranti
Ricaldone
Rocca Grimalda
Sezzè
Strevi
Trisobbio
Visone

Circondario di Alessandria.

Alessandria
Bassignana
Cassine
Castelletto Scazzoso
Castello di Annone
Felizzano
Lu
Masio
Montecastello
Oviglio
Pavone
Pecetto di Valenza
Pietra Marazzi
Quargnento
Rivarone
San Salvatore
Solero
Valenza
Villabella

Circondario di Asti.

Asti (1)
Calosso
Castell'Alfero
Frinco
Montaldo Scarampi
Portacomaro
Rocchetta Tanaro
San Marzano Oliveto
Scurzolengo

NB. - I comuni con asterisco sono sospetti; quelli in carattere ***corsivo*** **sono i territori dove si applicano le distruzioni; quelli in carattere stampatello sono i territori fillosserati o sospetti appartenenti alle zone abbandonate agli effetti antifillosserici.**

(1) Il divieto di esportazione è limitato alla sola frazione Poggio, confinante a N. ed E. col Comune di Calliano, a S. col Rio della Rotta e a O. col Torrente Testa, Comuni di Castell'Alfero e Calliano.

Circondario di Casale Monferrato.

Calliano
Casale Monferrato (2)
Castagneto Monferrato
Castelletto Merli
Cellamonte
Conzano
Cuccaro Monferrato
Frassinello Monferrato.
Gabiano
Mirabello
Mombello
Montemagno
Occimiano
Ottiglio
Penango
Pomaro Monferrato
Rosignano Monferrato
Serralunga di Crea
Terruggia
Vignale

Circondario di Novi Ligure.

Carrosio
Casaleggio Boiro
Castelletto d'Orba
Francavilla Bisio
Gavi
Novi Ligure
Parodi Ligure
Serravalle Scrivia
Tagliolo Monferrato
Tassarolo

Circondario di Tortona.

Avolasca
Casasco
Garbagna
Montemarzino
Piovera
Sale

Provincia di Cuneo.

Circondario di Alba.

Castiglione Tinella
Santo Stefano Belbo

Circondario di Cuneo.

Briga Marittima
Fossano
Tenda

Circondario di Mondovì.

Ciglié
Garessio
Monesiglio
Ormea

Circondario di Saluzzo.

Brondello
Sanfront
Savigliano

---

(2) Il divieto è limitato alla solo frazione del territorio compresa tra il Po, la strada Garavagna e la strada tramviaria da Casale a Occimiano.

Provincia di Novara.

Circondario di Biella.

Ailoche *
Andorno Cacciorna *
Benna *
Biella *
Bioglio *
Bornate *
Borriana *
Brusnengo
Callabiana *
Camandona *
Camburzano *
Campiglia Cervo *
Candelo *
Caprile
Casapinta *
Castellengo *
Castelletto Cervo *
Castelletto Villa *
Cavaglia *
Cerreto Castello
Cerrione *
Chiavazza *
Coggiola *
Cossato
Cossila *
Crevacuore *
Croce di Mosso *
Crosa *
Curino
Donato *
Dorzano *
Flecchia *
Gaglianico *
Graglia *
Guardabosone *
Lessona *
Magnano *
Massazza *
Masserano
Mezzana Mortigliengo *
Miagliano *
Mongrando *
Mosso Santa Maria *
Mottalciata *
Muzzano *
Netro *
Occhieppo Inferiore *
Occhieppo Superiore *
Pettinengo
Pianceri *
Piano di Serravalle Sesia
Piatto *
Pistolesa *
Pollone *
Ponderano *
Portula *
Postua *
Pralungo *
Pray *
Quaregna *
Ronco Biellese *
Roppolo *
Sala Biellese *
Salussola *
Sandigliano *
San Giuseppe di Casto *
Selve Marcone *
Serravalle Sesia
Soprana *
Sordevolo *
Sostegno
Strona *
Tavigliano
Ternengo *
Tollegno *
Torazzo *
Trivero *
Valdengo
Vallanzengo *
Valle Inferiore Mosso *
Valle Superiore Mosso *
Valle San Nicolao *
Veglio *
Verrone *
Vigliano Biellese
Villanova Biellese *
Vindebbio
Viverone *
Zimone *
Zubiena *
Zumaglia *

Circondario di Novara.

Agnellengo
Agrate Conturbia
Alzate con Linduno
Ameno
Ara *
Armeno *
Arola *
Arona *
Artò *
Auzate
Barengo *
Bellinzago Novarese *
Biandrate *
Boca
Bogogno
Boletto *
Bolzano *
Borgo Lavezzaro *
Borgomanero
Borgo Ticino
Borgo Vercelli *
Briga
Briona
Bugnate *
Caltignaga *
Cameri *
Carpignano Sesia *
Casalbeltrame *
Casaleggio Novarese *
Casalino *
Casalvolone *
Castellazzo Novarese *
Castelletto sopra Ticino *
Cavaglietto *
Cavaglio d'Agogna
Cavallirio
Cerano *
Cesara *
Coiromonte *
Colazza *

Segue **Circondario di Novara.**

Comignago *
Cressa *
Cureggio
Dagnente *
Divignano *
Dormelletto *
Fara Novarese *
Fontaneto d'Agogna
Galliate
Garbagna Novarese *
Gargallo
Gattico *
Ghemme
Ghevio *
Gozzano *
Granozzo con Monticello *
Grignasco
Invorio Inferiore
Invorio Superiore
Isola San Giulio *
Landiona *
Maggiora
Mandello Vitta *
Marano Ticino
Meina *
Mercurago *
Mezzumerico
Miasino *
Momo *
Montrigiasco *
Nibbiola *
Nonio *
Novara *
Oleggio
Oleggio Castello *
Orta Novarese
Paruzzaro *
Pella *
Pettenasco *
Pogno *
Pombia
Prato Sesia
Recetto *
Romagnano Sesia
Romentino *
San Maurizio d'Opaglio *
San Nazzaro Sesia *
San Pietro Mosezzo *
Sillavengo *
Sizzano
Soriso *
Sovazza *
Sozzago *
Suno
Terdobbiate *
Tornaco *
Trecate *
Vaprio d'Agogna *
Varallo Pombia
Vergano Novarese
Veruno
Vespolate *
Vicolungo *
Villata
Vinzaglio *

Circondario di Pallanza.

Agrano *
Anzola d'Ossola *
Arizzano
Aurano *
Baveno
Bèe
Belgirate *
Bieno *
Brisino *
Brovello *
Calogna *
Cambiasca
Cannero
Cannobio
Caprezzo *
Cargiago
Carpugnino *
Casale Corte Cerro *
Cavaglio San Donnino *
Cavandone
Chignolo Verbano
Cireggio *
Comnago *
Corciago *
Cossogno
Crana Gattugno *
Crusinallo *
Cursolo *
Cuzzago *
Esio *
Falmenta *
Fomarco *
Fornero *
Forno *
Fosseno *
Germagno *
Ghiffa
Gignese *
Graglia Piana *
Gurro *
Intra
Intragna *
Lesa *
Loreglia *
Luzzogno *
Magognino *
Massino *
Massiola *
Mergozzo
Miazzina *
Migiandone *
Nebbiuno *
Nocco *
Oggebbio
Omegna
Orasso *
Ornavasso *
Pallanza
Pisano
Premeno *
Premosello *
Quarna Sopra *
Quarna Sotto *
Rovegro
Rumianca *
Sambughetto *
Sant' Agata sopra Cannobio *
S. Bartolomeo Valmara *
Santino
Spoccia *
Stresa *

Segue Circondario di Pallanza.

Stropino *
Suna
Tapigliano *
Trafiume
Trarego
Trobaso
Unchio *
Vezzo *
Viggiona *
Vignone *
Vogogna *
Zoverallo

Circondario di Varallo.

Agnona *
Aranco *
Borgosesia *
Breja *
Celio
Doccio *
Foresto Sesia *
Isolella *
Locarno *
Parone *
Quarona *
Rocca Pietra *
Sabbia *
Scopa *
Scopello *
Valduggia
Varallo *
Vocca *

Circondario di Vercelli.

Albano Vercellese *
Arborio *
Buronzo *
Carisio *
Collobiano *
Gattinara
Lenta *
Lozzolo
Roasenda *
Roasio *
Saluggia *
Santhià *
Villa del Bosco *
Villarboit *

Provincia di Torino.

Circondario di Aosta.

Aosta
Arnaz
Arvier
Avise *
Aymaville
Bard *
Brissogne *
Chambave *
Champ-de-Praz *
Charvensod
Châtillon *
Fénis *
Gignod *
Gressan
Hône *
Introd
Issogne *
Jovencan *
La-Salle *
Montjovet *
Morgex *
Nus *
Pollein *
Pontey *
Quart *
Saint-Cristophe *
Saint-Dénis
Saint-Marcel
Saint-Nicolas
Saint-Pierre
Saint-Vincent *
Sarre
Verrayes *
Verrès *
Villeneuve

Circondario d'Ivrea.

Borgofranco d'Ivrea
Montalto Dora

Circondario di Pinerolo.

Abbadia Alpina
Bricherasio
Inverso Porte
Pinerolo
Porte
Prarostino

LIGURIA.

Provincia di Genova.

Circondario di Albenga.

Alassio
Albenga
Andora
Arnasco *
Balestrino
Bardineto *
Bardino Nuovo *
Bardino Vecchio
Bolsano *
Borghetto Santo Spirito *
Borgio *
Calice Ligure *
Calizzano *
Campochiesa
Casanova Lerrone
Castelbianco
Castelvecchio di *Rocca* Barbena *
Cenesi *
Ceriale
Cisano sul Neva
Erli *
Finale Borgo *
Finale Marina
Finale Pia
Garlenda
Giustenice *
Laigueglia *
Loano
Magliolo
Massimino *
Onzo *
Orco Feglino *
Ortovero
Pietra Ligure *
Ranzi Pietra *
Rialto *
Stellanello
Testico *
Toirano
Tovo San Giacomo *
Vellego *
Vendone *
Verezzi *
Villanova d'Albenga
Zuccarello

Circondario di Chiavari.

Borzonasca *
Carasco *
Casarza Ligure *
Castiglione Chiavarese *
Chiavari *
Cicagna *
Cogorno *
Coreglia Ligure *
Favale di Malvaro *
Lavagna *
Lorsica *
Lumarzo *
Maissana *
Mezzenago *
Moconesi *
Moneglia *
Nè *
Neirone *
Orero *
Portofino *
Rapallo *
S. Colombano Certenoli *
San Ruffino di Levi *
Santa Margherita Ligure *
Santo Stefano d'Aveto *
Varese Ligure *
Zoagli *

Circondario di Genova.

Apparizione *
Arenzano *
Avegno *
Barbagli *
Bavari *
Bogliasco *
Bolzaneto *
Borzoli *
Busalla *
Camogli *
Campo Ligure *
Campomorone *
Canepa *
Capraja (Isola)
Casella *
Ceranesi *
Cornigliano Ligure *
Crocefieschi *
Davagna *
Genova
Isola del Cantone *
Masone *
Mele *
Mignanego *
Molassana *
Montebruno *
Montoggio *
Nervi *
Pegli *
Pieve di Sori
Pontedecimo *
Prà *
Propata *
Quarto dei Mille
Quinto al Mare *
Recco *

Segue Circondario di Genova.

Rivarolo Ligure *
Ronco Scrivia *
Rossiglione *
San Giovanni Battista *
San Pier d'Arena *
San Quirico in Val Polcevera *
Sant'Ilario Ligure *
Sant'Olcese *
Savignone *
Serra Riccò *
Sestri Ponente *
Sori *
Struppa *
Torriglia *
Tribogna *
Uscio *
Val Brevenna *
Vobbia *
Voltri *

Circondario di Spezia.

Vernazza

Provincia di Porto Maurizio.

Circondario di Porto Maurizio.

Aquila d'Arroscia *
Armo *
Arzeno di Oneglia
Aurigo
Bestagno
Borghetto d'Arroscia *
Borgo Sant'Agata
Borgomaro
Candeasco
Caramagna Ligure
Caravonica
Carpasio
Cartari e Calderara
Castelvecchio di S. Maria Maggiore
Cenova
Cervo
Cesio *
Chiusanico
Chiusavecchia
Civezza
Conio *
Cosio d'Arroscia
Costa d'Oneglia
Diano Arentino
Diano Borello
Diano Calderina
Diano Castello
Diano Marina
Diano San Pietro
Dolcedo
Gazzelli
Lavina *
Lucinasco
Maro Castello
Mendatica *
Moano
Moltedo Superiore
Montegrazie
Montegrosso Pian Latte *
Olivastri
Oneglia
Pantasina
Pianavia
Piani
Pietrabruna
Pieve di Teco
Poggi
Pontedassio
Pornassio
Porto Maurizio
Prelà
Ranzo *
Rezzo
S. Bartolomeo del Cervo
San Lazzaro Reale
Sarola
Tavole
Torrazza
Torria
Valloria Marittima
Vasia
Vessalico
Villa Faraldi
Villa Guardia
Villa Talla
Villa Viani
Ville San Pietro
Ville San Sebastiano

Circondario di San Remo.

Airole
Apricale
Badalucco
Bajardo
Bordighera *
Borghetto San Nicolò
Boscomare
Bussana
Camporosso
Castellaro
Castel Vittorio
Ceriana
Cipressa
Col di Rodi
Costarainera
Dolceacqua
Isolabona
Lingueglietta
Molini di Triora
Montalto Ligure
Olivetta S. Michele
Perinaldo
Pigna
Pompejana

Segue **Circondario di San Remo**

Riva Ligure
Rocchetta Nervina
San Biagio della Cima
San Lorenzo al Mare
San Remo
Santo Stefano al Mare
Sasso di Bordighera
Seborga
Soldano
Taggia
Terzorio
Triora
Vallebona
Vallecrosia
Ventimiglia

LOMBARDIA.

Provincia di Bergamo.

Circondario di Bergamo.

Adrara San Martino
Adrara San Rocco
Albano Sant'Alessandro
Albegno
Albino
Alme
Almenno S. Bartolomeo
Almenno San Salvatore
Alzano di Sopra
Alzano Maggiore
Ambivere
Azzano San Paolo
Bagnatica
Baresi
Barzana
Berbenno
Bergamo
Berzo San Fermo
Bolgare
Bonate di Sopra
Bonate di Sotto
Bondo Petello
Borgo di Terzo
Bottanuco
Brembate di Sopra
Brembate di Sotto
Brembilla
Brumano
Bruntino
Brusaporto
Calepio
Calolzio
Calusco d'Adda
Capizzone
Capriate d'Adda
Caprino
Carenno
Carobbio
Carvico
Cassiglio
Cenate di Sopra
Cenate di Sotto
Cepino
Chignolo d'Isola
Chiuduno
Cisano
Clanezzo
Colognola del Piano
Corte
Costa di Mezzate
Costa di Serina
Credaro
Curnasco
Curno
Desenzano al Serio
Entratico
Erve
Filago
Foresto Sparso
Gandosso
Gaverina
Gerosa
Gorlago
Gorle
Grignano
Grone
Grumello del Monte
Grumello del Piano
Grumello del Zanchi
Lallio
Lenna
Locate
Locatello
Lorentino
Luzzana
Madone
Mapello
Marne
Mazzoleni e Falghera
Medologo
Molini di Colognola
Mologno
Monte Marengo
Monticelli Borgogna
Mozzo
Nembro
Nese
Olmo al Brembo
Orio al Serio
Ossanesga
Paladina
Palazzago
Parzanica
Pedrengo
Piazza Brembana
Piazzo Basso
Ponteranica
Ponte San Pietro
Pontida
Poscante
Pradalunga
Predore
Presezzo
Ranica
Redona
Rosciate
Rossino
Rota Dentro

Segue **Circondario di Bergamo.**

Rota Fuori
San Gervasio d'Adda
San Giovanni Bianco
San Paolo d'Argon
San Pellegrino
Santa Brigida
Sant'Antonino d'Adda
Santo Stefano del Monte degli Angeli
Sarnico
Scano al Brembo
Scanzo
Sedrina
Seriate
Sforzatica
Solza
Sombreno
Sorisole
Sotto il Monte
Stabello
Stezzano
Strozza
Suisio
Tagliuno
Taleggio
Tavernola Bergamasca
Telgate
Terno d'Isola
Torre Boldone
Torre de' Busi
Torre de' Rover
Trescore Balneario
Treviolo
Vall'Alta
Valtesse
Vercurago
Viadanica
Vigano San Martino
Vigolo
Villa d'Adda
Villa d'Almè
Villa di Serio
Villongo San Filastro
Villongo Sant' Alessandro
Zandobbio
Zogno

Circondario di Clusone.

Ardesio
Barzizza
Bianzano
Bossico
Casnigo
Castione della Presolana
Castro
Cene
Cerete
Clusone
Costa Volpino
Endine
Esmate
Fino del Monte
Fiorano al Serio
Fonteno
Gandino
Gazzaniga
Gromo
Leffe
Lovere
Monasterolo del Castello
Oltressenda Alta
Oltressenda Bassa
Parre
Peja
Pian Gajano
Pianico
Ponte di Nossa
Piario
Premolo
Ranzanico
Riva di Solto
Rogno
Rovetta
Songavazzo
Schilpario
Sellere
Solto
Sovere
Spinone
Vertova
Vilminore
Zorzino

Circondario di Treviglio.

Antegnate
Arcene
Arzago
Barbata
Bariano
Boltiere
Brignano Gera d'Adda
Calcinate
Calcio
Calvenzano
Canonica d'Adda
Caravaggio
Casirate d'Adda
Castel Rozzone
Cavernago
Ciserano
Cividate al Piano
Cologno al Serio
Comun Nuovo
Cortenuova
Covo
Fara d'Adda
Fara Olivana
Fontanella
Fornovo di San Giovanni
Ghisalba
Grassobbio
Isso
Levate
Lurano
Mariano al Brembo
Martinengo
Misano di Gera d'Adda
Morengo
Mornigo al Serio
Mozzanica
Osio Sopra
Osio Sotto
Pagazzano
Palosco

Segue **Circondario di Treviglio.**

Pognano
Pontirolo Nuovo
Pumenengo
Romano di Lombardia
Sabbio Bergamasco
Spirano
Torre Pallavicina
Treviglio
Urgnano
Verdellino
Verdello
Zanica

Provincia di Brescia.

Circondario di Breno.

Angolo
Borno
Erbanno
Gorzone
Mazzunno
Terzano

Circondario di Brescia.

Acquafredda
Azzano Mella *
Bagnolo Mella *
Barbariga *
Bedizzole *
Berlingo *
Borgosatollo *
Botticino Mattina
Botticino Sera
Bovezzo
Brandico *
Brescia
Brione *
Caino *
Cajonvico *
Calcinato
Calvagese
Calvisano *
Camignone
Capriano del Colle
Carcina *
Carpenedolo *
Carzago
Castegnato *
Castel Mella *
Castenedolo
Cellatica
Ciliverghe *
Collebeato
Concesio
Corticelle Pieve *
Dello *
Desenzano sul Lago
Flero *
Frontignano *
Gardone Val Trompia *
Ghedi
Gussago
Inzino *
Iseo
Isorella *
Lograto *
Lonato
Longhena *
Lumezzane Pieve *
Lumezzane S. Apollonio
Maclodio *
Magno sopra Inzino *
Mairano *
Marcheno *
Marone
Mazzano
Moniga
Monticello Brusati
Montichiari
Montirone *
Nave
Nuvolento *
Nuvolera
Ome
Ospitaletto *
Padenghe
Paderno Franciacorta *
Peschiera Maraglio *
Pilzone
Polaveno *
Poncarale *
Pozzolengo
Provaglio d'Iseo
Provezze
Quinzanello *
Remedello Sopra *
Remedello Sotto *
Rezzato
Rivoltella *
Rodengo
Roncadelle *
Sancaj
Sale Marasino
S. Eufemia della Fonte
San Vigilio
San Zeno Naviglio *
Sarezzo *
Serle *
Sermione *
Siviano
Sulzano
Torbole Casaglio *
Travagliato *
Vello *
Villa Cogozzo
Virle Treponti *
Visano *
Zone *

Circondario di Chiari.

Adro
Borgonato *
Bornato
Calino
Capriolo
Castelcovati *
Castrezzato *
Cazzago San Martino
Chiari *
Clusane sul Lago
Coccaglio
Cologne
Colombaro *
Erbusco
Nigoline
Palazzolo sull'Oglio
Paratico
Passirano
Fontoglio *
Rovato
Rudiano *
Timoline *
Torbiato
Urago d'Oglio *

Circondario di Salò

Agnosine
Barghe *
Bione *
Campoverde *
Castrezzone
Cardone Riviera
Gargnano *
Gavardo
Goglione Sopra *
Goglione Sotto *
Limone sul Garda *
Maderno *
Manerba
Moscoline
Odolo *
Paitone *
Polpenazze
Portese
Prandaglio *
Preseglie *
Provaglio Sopra *
Provaglio Sotto *
Puegnago
Raffa
Sabbio Chiese *
Salò
San Felice di Scovolo
Sojano del Lago
Sopraponte *
Soprazocco
Tignale *
Toscolano *
Tremosine *
Vallio *
Villanuova sul Clisi
Vobarno *
Volciano

Circondario di Verolanuova.

Cigole *
Fiesse *
Gambara *
Gottolengo
Leno
Manerbio *
Milzanello *
Pavone del Mella *
Porzano *
Pralboino *

Provincia di Como.

Circondario di Como.

Albate
Albese *
Albiolo *
Albogasio
Alserio
Alzate con Verzago
Anzano del Parco
Appiano *
Arcellasco
Argegno
Arosio *
Asnago *
Bellagio
Bellano
Bene Lario *
Beregazzo *
Bernate di Como *
0 *
Bizzarone *
Blevio
Breccia
Bregnao
Brenna
Brienno
Brunate
Buccinigo
Bulgarograsso *
Bulgorello *
Cabiate
Cadorago *
Cagno
Camnago Faloppia
Camnago Volta
Campione *
Cantù
Capiago *

Segue **Circondario di Como.**

Carate Lario *
Carbonate *
Carcano
Careno
Carimate *
Carlazzo Valsolda
Carugo
Casanova di Lanza
Casletto
Caslino al Piano *
Casnate *
Cassano Albese
Cassina Rizzardi *
Castello Valsolda
Castelnuovo Bozzente *
Cavallasca
Caversaccie *
Cerano d'ntelvi
Cermenate *
Cernobbio
Cima
Cirimido *
Civello
Civiglio
Colico
Colonno *
Como *
Consiglio di Rumo
Corenno Plinio
Corrido *
Costa Masnaga *
Cremia *
Cremnago *
Cressogno
Crevenna
Croce *
Cucciago *
Dasio *
Dervio
Dizzasco *
Domaso
Dongo
Dorio
Dosso del Liro *
Drano
Drezzo *
Erba Incino
Fabbrica Durini
Fenegrò
Figino Serenza *
Fino Mornasco *
Gaggino *
Garzeno *
Gera
Gironico *
Gottro
Grandate
Grandola *
Gravedona
Griante *
Grona *
Guanzate *
Intimiano
Inverigo
Laglio
Lambrugo
Lenno
La za
Lezzeno *
Limido Comasco
Limonta
Lipomo *
Livo *
Locàte Varesino *
Lomazzo *
Loveno sopra Menaggio
Lucino
Luisago
Lurago d'Erba
Lurago Marinone
Lurate Abbate *
Maccio *
Mariano Comense
Maslianico
Menaggi
Merone
Mezzegra
Minoprio *
Mojana *
Moltrasio
Monguzzo
Montano Comasco
Montorfano *
Mozzate
Musso
Nesso
Nibionno
Novedrate
Olgiate Comasco *
Oltrona di S. Mamette *
Orsenigo
Ossuccio
Palanzo *
Parè
Parravicino
Perledo
Pianello del Lario *
Piano Porlezza
Piazza Santo Stefano
Fognana *
Ponte Lambro
Porlezza
Puria
Rebbio
Rezzonico
Rodero *
Rogeno *
Romano Brianza
Ronago
Rovellasca *
Rovello *
Rovenna *
Sala Comacina
San Siro *
Sant'Abbondio
Senna Comasco *
Solbiate
Solzago *
Sorico *
Tavernerio *
Tavordo *
Torno *
Tremezzo
Trevano *
Turate *
Uggiate *
Urio *
Varenna
Vassena
Veniano *
Vercana
Vergosa
Vertemate
Vill'Albese
Villa Romanò *

Circondario di Lecco.

Abbadia sopra Adda
Acquate *
Airuno
Aizurro *
Annone di Brianza
Asso *
Bagaggera
Bartesate *
Barzago *
Barzanò *
Biglio *
Bosisio *
Brianzola *
Brivio
Bulciago *
Cagliano
Calco
Canzo *
Capiate *
Carella con Mariaga
Casatenuovo
Caslino d'Erba
Cassina Mariaga
Castello sopra Lecco
Castelmarte
Cernusco Lombardone
Cesana di Brianza
Civate
Cologna *
Consonno *
Contra
Cremella *
Dolzago
Dozio *
Ello
Galbiate
Garbagnate Monastero *
Garlate
Germanedo *
Imberido *
Imbersago *
Laorca *
Lecco
Lierna
Linzanico
Lomagna
Lomaniga
Longone al Segrino *
Maggianico
Malgrate *
Mandello del Lario
Merate
Missaglia
Molteno *
Mondonico
Montevecchia
Monticello
Nava *
Novate di Brianza
Oggiono
Olcio
Olgiate Molgora *
Olginate
Onno *
Oriano di Brianza *
Osnago
Paderno d'Adda
Pasturo *
Penzano
Perego
Pescate
Proserpio *
Pusiano *
Rancio di Lecco *
Ravellino *
Robbiate
Rongio
Rovagnate *
Sabbioncello
Sala al Barro
San Giovanni alla Castagna *
Santa Maria Hoè
Sartirana Briantea
Sirone *
Sirtori
Somana *
Suello
Valbrona *
Valgreghentino
Valmadrera
Verderio Inferiore
Verderio Superiore *
Viganò *
Villa Vergano
Visino *

Circondario di Varese.

Abbiate Guazzone
Angera *
Arcisate *
Arolo
Azzio *
Ballarate
Barasso
Bardello
Barza *
Barzola *
Bedero Valcuvia
Besano *
Besozzo *
Biandronno
Bisuschio *
Bizzozero *
Bobbiate
Bodio *
Bosco Valtravaglia *
Brebbia *
Brenno Useria *
Brenta *
Brezzo di Bedero
Brinzio *
Brissago *
Brunello *
Brusimpiano *
Buguggiate
Cabiaglio *
Cadegliano *
Cadrezzate *
Campagnano Vedasca *
Cantello
Capolago
Capronne
Caravate
Cardana
Caronno Corbellaro
Caronno Ghiringhello
Casciago
Cassano Valcuvia *
Castello Valtravaglia *
Castelseprio *
Castiglione Olona

Segue **Circondario di Varese.**

Castronno *
Cavona *
Cazzago Brabbia *
Cellina
Cerro Lago Maggiore
Cittiglio
Clivio *
Cocquio
Comabbio *
Comerio
Cremenaga *
Crosio della Valle
Cuasso al Monte *
Cugliate *
Cunardo *
Curiglia *
Cuveglio in Valle *
Cuvio *
Daverio *
Due Cossani *
Dumenza *
Duno
Fabiasco
Ferrera di Varese *
Galliate Lombardo
Garabiolo
Gavirate *
Gazzada
Gemonio
Germignaga
Gornate Inferiore
Gornate Superiore
Grantola *
Gurone *
Induno Olona *
Ispra *
Lavena *
Laveno
Leggiuno
Lisanza *
Lissago *
Lomnago *
Lonate Ceppino *
Lozza *
Lozzo *
Luino
Luvinate *
Maccagno Inferiore
Maccagno Superiore *
Malgesso *
Malnate *
Marchirolo *
Masciago Primo *
Masnago
Mercallo *
Mesenana *
Mombello Lago Maggiore.
Monate
Monvalle
Morazzone *
Morosolo
Muceno *
Musadino *
Musignano *
Olginasio *
Oltrona al Lago *
Orino *
Osmate Lentate *
Pino Lago Maggiore *
Porto Ceresio *
Porto Valtravaglia
Rancio Valcuvia
Ranco *
Roggiano Valtravaglia *
Rovate *
Sangiano
Santa Maria del Monte *
Sant' Ambrogio Olona *
Schianno
Taino *
Ternate *
Torba *
Tradate
Travedona
Trevisago *
Tronzano Lago Maggiore *
Valganna *
Varano *
Vararo *
Varese
Vedano Olona *
Velate
Venegone Inferiore
Venegone Superiore
Vergobbio *
Viconago *
Viggiù
Voldomino *
Voltorre *

Provincia di Cremona.

Circondario di Casalmaggiore.

Casalmaggiore
Casteldidone
Scandolara Ravara
Tornata
Torricella del Pizzo
Voltido

Circondario di Cremona.

Cà d'Andrea
Cappella de' Picenardi
Cingia de' Botti
Derovere
Gabbioneta
Isola Dovarese
Ostiano
Pescarolo ed Uniti
Pessina Cremonese
Soresina
Torre de' Picenardi
Volongo

Provincia di Mantova.

Distretto di Asola.

Asola *	Casaloldo *	Ceresara *	
Casalmoro	Castel Goffredo	Piubega *	

Distretto di Canneto sull'Oglio.

Acquanegra sul Chiese *	Canneto sull'Oglio *	Mariana *	
	Casalromano	Redondesco *	

Distretto di Castiglione delle Stiviere.

Castiglione delle Stiviere	Cavriana	Medole	
	Guidizzolo	Solferino *	

Distretto di Volta Mantovana.

Goito	Monzambano	Ponti sul Mincio *	Volta Mantovana

Provincia di Milano.

Circondario di Abbiategrasso.

Marcallo con Casone			

Circondario di Gallarate.

Cavaria e Uniti	Crenna		

Circondario di Lodi.

Graffignano *	San Colombano al Lambro	Sant'Angelo Lodigiano *	

Circondario di Milano.

Cornate	Gessate	Trezzano Rosa	Vaprio d'Adda

Circondario di Monza.

Bernareggio	Lesmo	Triuggio	
Briosco	Monza	Velate Milanese	

Provincia di Pavia.

Circondario di Pavia.

Chignolo Po
Inverno
Miradolo

Circondario di Voghera.

Albaredo Arnaboldi
Barbianiello
Bonasco
Bressana
Broni
Canneto Pavese
Casatisma
Castana
Casteggio
Cigognola
Codevilla
Corvino San Quirico
Donelasco
Montebello
Montescano
Montù Beccaria
Mornico Losanna
Oliva Gessi
Pietra de' Giorgi
Pinarolo Po
Redavalle
Retorbido
Rocca Susella
Rivanazzano
Rocca de' Giorgi
Rocca Susella
Rovescala
San Damiano al Colle
Santa Giulietta
Santa Maria della Versa
Staghiglione
Stradella
Torazza Coste
Torre del Monte
Torricella Verzate
Verretto
Voghera
Zenevredo

Provincia di Sondrio.

Circondario di Sondrio.

Albosaggia *
Andalo *
Ardenno *
Bema *
Berbenno di Valtellina
Buglio in Monte *
Cajolo *
Campovico
Castione Andevenno
Cedrasco *
Cercino
Chiavenna
Cino
Civo
Colorina *
Cosio Valtellino
Dazio *
Delebio *
Dubino *
Faedo *
Forcola *
Fusine *
Gordona *
Mantello
Mello
Menarola *
Mese *
Montagna
Morbegno *
Novate Mezzola *
Pendolasco
Piantedo *
Piuro *
Postalesio
Prata Camportaccio *
Rogolo *
Samolaco *
San Giacomo e Filippo *
Sondrio
Spriana *
Talamona *
Torre di Santa Maria *
Traona *
Verceja *
Villa di Chiavenna *

VENETO.

Provincia di Treviso.

Distretto di Castelfranco Veneto.

Riesi

Distretto di Cornegliano.

Orsago
San Fior di Sopra
Susegana
Vazzola

Distretto di Montebelluna.

Arcade *
Caerano di San Marco
Cornuda *
Crocetta Trevigiana *
Montebelluna
Nervesa *
Pederobba
Trevignano
Volpago

Distretto di Oderzo.

Cimadolmo
Mansuè
Motta di Livenza
Oderzo
Ormelle
San Polo di Piave

Distretto di Treviso.

Breda di Piave
Carbonera
Casale sul Sile *
Casier
Istrana *
Maserada *
Melma
Mogliano Veneto *
Monastier di Treviso *
Morgano *
Paese
Ponzano Veneto
Povegliano *
Preganziol
Quinto di Treviso
Roncade *
San Biagio di Callalta *
Spresiano *
Treviso
Villorba
Zenson di Piave
Zero Branco *

Distretto di Valdobbiadene.

Farra di Soligo
San Pietro di Barbozza
Valdobbiadene

Provincia di Udine.

Circondario di Cividale del Friuli.

Attimis *
Buttrio *
Cividale del Friuli *
Corno di Rosazzo
Drenchia *
Faedis
Grimacco *
Ipplis *
Manzano *
Moimacco *
Povoletto
Premariacco

Segue **Circondario di Cividale del Friuli**

- Prepotto *
- Remanzacco
- Rodda
- San Giovanni di Manzano
- San Leonardo *
- San Pietro al Natisone *
- Savogna *
- Stregna *
- Tarcetta *
- Torreano *

Circondario di Tolmezzo.

- Amaro *
- Ampezzo *
- Arta *
- Cercivento *
- Chiusaforte *
- Comeglians *
- Dogna *
- Enemonzo *
- Forni Avoltri *
- Forni di Sopra *
- Forni di Sotto
- Lauco *
- Ligosullo *
- Moggio Udinese *
- Ovaro *
- Paluzza
- Paularo
- Pontebba *
- Prato Carnico *
- Raccolana *
- Ravascletto *
- Raveo *
- Resia *
- Resiutta *
- Rigolato *
- Sauris *
- Socchieve *
- Sutrio *
- Tolmezzo *
- Treppo Carnico
- Villa Santina *
- Zuglio *

Distretto di Codroipo.

- Bertiolo *
- Camino di Codroipo *
- Codroipo *
- Rivolto *
- Sedegliano *
- Talmassons
- Varmo

Distretto di Gemona.

- Artegna *
- Buja *
- Gemona
- Montenars *
- Osoppo *
- Venzone

Distretto di Latisana.

- Latisana *
- Muzzana del Turgnano *
- Palazzolo dello Stella *
- Pocenia
- Precenicco
- Rivignano *
- Ronchis *
- Teor *

Distretto di Palmanova.

- Bagnaria Arsa
- Bicinicco
- Carlino *
- Castions di Strada
- Gonars
- Marano Lagunare *
- Palmanova
- Porpetto
- San Giorgio di Nogaro
- Santa Maria la Longa
- Trivignano Udinese *

Circondario di Pordenone.

- Riesi

Distretto di San Daniele del Friuli.

- Colloredo di Monte Albano *
- Coseano *
- Dignano *
- Fagagna *
- Majano *
- Moruzzo *
- Ragogna *
- Rid'Arcano *
- San Daniele del Friuli *
- Sant'Odorico *
- San Vito di Fagagna

Distretto di Tarcento.

Cassacco *	Magnano in Riviera *	Platischis *	Treppo Grande *
Ciserlis *	Nimis	Segnacco *	Tricesimo
Lusevera *		Tarcento *	

Distretto di Udine.

Campoformido	Meretto di Tomba *	Pasian Schiavonesco *	Pradamano
Feletto Umberto *	Mortegliano	Pavia di Udine *	Reana del Rojale
Lestizza *	Pagnacco *	Pozzuolo del Friuli	Tavagnacco *
Martignacco *	Pasian di Prato *		Udine *

Provincia di Venezia.

Distretto di Dolo.

Fossò		

Distretto di Mestre.

Spinea	Zelarino	

Distretto di Mirano.

Noale	Salzano	Scorzè

Provincia di Verona.

Distretto di Bardolino.

Bardolino	Garda	Peschiera
Castelnuovo di Verona	Lazise	

Distretto di Caprino Veronese.

Affi	Brentino *	Castione Veronese *	Costermano
Belluno Veronese *	Caprino Veronese	Cavajon Veronese	Rivoli Veronese

Distretto di San Bonifacio.

Caldiero *	Colognola ai Colli	Monteforte d'Alpone *	San Bonifacio *
Cazzano di Tramigna	Montecchia di Crosara *	Roncà *	Soave

Distretto di San Pietro in Cariano.

Dolcè *
Fumane
Marano di Valpolicella
Negarine
Negrar
Pescantina
San Pietro in Cariano
Sant' Ambrogio di Valpolicella

Distretto di Tregnago.

Illasi
Mezzane di Sotto

Distretto di Verona.

Avesa
Bussolengo
Lavagno
Marcellise
Mizzole
Montorio Veronese
Parona di Valpolicella
Pastrengo
Quinto di Valpantena
Quinzano Veronese
S. Martino Buonalbergo
Verona

Distretto di Villafranca di Verona.

Sommacampagna
Valeggio sul Mincio *

EMILIA.

Provincia di Bologna.

Circondario d'Imola.

Casal Fiumanese
Castel San Pietro
Imola

Circondario di Bologna.

Bologna
Castenaso
Monterenzio
Ozzano dell'Emilia
S. Lazzaro di Savena
Pianore

Provincia di Forlì.

Circondario di Cesena.

Cesena

Provincia di Piacenza.

Circondario di Piacenza.

Agazzano
Borgonovo Val Tidone
Calendasco *
Castel San Giovanni
Gazzola
Gragnano Trebbiense *
Nibbiano
Pecorara *
Pianello Val Tidone
Piozzano
Rivergaro
Rottofreno
Sarmato *
Travo
Ziano

Provincia di Parma.

Circondario di Parma.

Collecchio

Provincia di Ravenna.

Circondario di Faenza.

Castel Bolognese

MARCHE.

Provincia di Macerata.

Circondario di Macerata.

Apiro *
Appignano *
Cingoli
Ficano *
Macerata
Montecassiano *
Monte Fano *
Pollenza *
San Saverino Marche
Tolentino *
Treja

TOSCANA.

Provincia di Arezzo.

Circondario di Arezzo.

Arezzo
Capolona
Civitella in Val di Chiana
Cortona
Subbiano

Provincia di Firenze.

Circondario di Firenze.

Barberino di Val d'Elsa
Carmignano
Casellina e Torri
Fiesole
Firenze
Galluzzo
Greve
Lastra a Signa
Montespertoli
Prato
Reggello
Rignano sull'Arno
San Casciano in Val di Pesa
Sesto Fiorentino
Signa
Tavarnelle in Val di Pesa

Circondario di Pistoia.

Lamporecchio
Larciano
Montale
Pistoja (1)
Serravalle
Tizzana

Circondario di San Miniato.

Capraia e Limite
Castelfiorentino
Castelfranco di Sotto
Cerreto Guidi
Certaldo
Empoli
Fucecchio
Montaione
Montelupo
San Miniato
Santa Croce sull'Arno
Santa Maria in Monte
Vinci

Provincia di Grosseto.

Circondario unico di Grosseto.

Castel del Piano
Castiglione della Pescaja
Gavorrano
Grosseto
Massa Marittima
Monte Argentario
Pitigliano
Roccastrada

Provincia di Livorno.

Circondario di Livorno.

Livorno

Circondario di Portoferraio.

Campo nell'Elba
Capoliveri
Marciana
Marciana Marina
Portoferraio
Porto Longone
Rio nell'Elba
Rio Marina

(1) Il divieto è limitato alla sola parte del territorio compresa tra i confini dei Comuni di Serravalle e di Marifiumi Ombrone e Vincio di Montagnana, e la linea ferroviaria Pistoia-Lucca.

Provincia di Lucca

Circondario unico di Lucca.

Altopascio	Capannori	Monsummano	Pescia
Camajore	Lucca	Montecarlo	

Provincia di Pisa

Circondario di Pisa.

Bagni San Giuliano	Crespina	Palaja	Santa Luce
Capannoli	Fauglia	Peccioli	Terricciola
Cascina	Lajatico	Pisa (1)	Vicopisano
Castellina Marittima	Lari	Ponsacco	
Chianni	Lorenzana	Pontedera	
Colle Salvetti	Orciano Pisano	Rosignano Marittimo	

Circondario di Volterra.

Bibbona	Castagneto Carducci	Piombino
Campiglia Marittima	Cecina	Sassetta
Casale Marittimo	Monteverdi	Suvereto

Provincia di Siena

Circondario di Siena.

Castelnuovo Berardenga	Gajole	Montalcino	S. Gimignano

UMBRIA.

Provincia di Perugia.

Circondario di Perugia.

Gubbio	Perugia	Valfabbrica

(1) Il divieto di esportazione colpisce solo la zona limitata ad Est via Medici e Confini di Cascina; a Nord via del Fosso Vecchio; ad Ovest via Maggiore e di Oratojo fino alla via Emilia; a sud via Emilia fino all'Osteria (con fine di Cascina).

Circondario di Terni.

Montefranco		

LAZIO.

Provincia di Roma.

Circondario di Civitavecchia.

Montalto di Castro		

Circondario di Viterbo.

Viterbo		

Circondario di Roma.

Mentana	*Monterotondo*	

ABBRUZZI.

Provincia di Teramo

Circondario di Penne.

Città Sant'Angelo (1)	*Montesilvano*	

Circondario di Teramo.

Atri	*Morro d'Oro*	*Silvi*
Montepagano	*Notaresco*	

CAMPANIA.

Provincia di Salerno.

Circondario di Sala Consilina.

Torraca	*Tortorella*	*Vibonati*

(1) Il divieto di esportazione è limitato alla sola frazione del territorio costituita dalle contrade Madonna degli Angeli, Sorripe e Acquatina.

PUGLIE

Provincia di Bari.

Circondario di Altamura.

Alberobello	Cassano delle Murge	Grumo Appula	Toritto
Altamura	Gioia del Colle	Noci	
Binetto	Gravina	Santeramo in Colle	

Circondario di Bari.

Acquaviva delle Fonti	Casamassima	Loseto	Putignano
Bari delle Puglie	Castellana	Modugno	Rutigliano
Bitetto	Ceglie del Campo	Mola di Bari	San Michele di Bari
Bitonto	Cellammare	Monopoli	San Nicandro di Bari
Bitritto	Conversano	Montrone	Triggiano
Canneto di Bari	Fasano	Noicattaro	Turi
Capurso	Giovinazzo	Palo del Colle	Valenzano
Carbonara di Bari	Locorotondo	Polignano a Mare	

Circondario di Barletta.

Andria	Canosa di Puglia	Minervino Murge	Terlizzi
Barletta	Corato	Ruvo	Trani
Bisceglie	Molfetta	Spinazzola	

Provincia di Foggia.

Circondario di Foggia.

Cerignola	*Orta Nova* (1)	San Ferdinando	
Monte S. Angelo	*Trinitapoli*		

---

(1) Il divieto di esportazione è limitato alla sola parte del territorio compreso nei seguenti confini:

1° La strada comunale Orta Nova- Carapelle fino all'incrocio con la provinciale Foggia-Cerignola;

2° La strada provinciale dal suddetto incrocio fino alla frazione Scillitani;

3° Da questa frazione seguendo la diramazione nel Carapelle sino alla immissione nel Carapelle;

4° Il confine del comune di Orta Nova con Foggia sino all'incrocio formato dal Tratturo col Carapelle;

5° Il Tratturo che da Foggia va ad Orta Nova fino all'incrocio con la provinciale Foggia-Cerignola;

6° Il confine tra il comune di Orta Nova e quello di Stornara fino alla provinciale Stornara-Orta Nova;

7° La strada provinciale Stornara-Orta Nova fino alla comunale Orta Nova-Carapelle.

Circondario di San Severo.

San Severo

Provincia di Lecce.

Circondario di Brindisi.

Brindisi
Erchie
Francavilla Fontana
Guagnano
Latiano
Mesagne
Oria
Ostuni
Salice Salentino
San Donaci
San Pancrazio Salentino
Torre Santa Susanna

Circondario di Gallipoli.

Alezio
Alliste
Aradeo
Casarano
Galatone
Matino
Nardò
Neviano
Racale
Ruffano
Parabita
Presicce
San Nicola
Secli
Supersano
Taurisano
Taviano
Tuglie
Ugente

Circondario di Lecce.

Arnesano
Campi Selentino
Carmiano
Cavallino San Marco
Collepasso
Copertino
Cutrofiano
Galatina
Lecce
Lequile
Leverano
Monteroni di Lecce
Novoli
San Pietro Vernotico
Sogliano Cavour
Squinzano
Torchiarolo
Trepuzzi

Circondario di Taranto.

Avetrana
Carosino
Castellaneta
Faggiano
Fragagnano
Ginosa
Grottaglie
Laterza
Leporano
Lizzano
Manduria
Martina Franca
Maruggio
Massafra
Melendugno
Montemesola
Monteparano
Mottola
Palagianello *
Palagiano *
Pulsano
Roccaforzata *
S. Giorgio sotto Taranto
S. Marzano di S. Giuseppe
Sava
Taranto

BASILICATA.

Provincia di Potenza.

Circondario di Matera.

Bernalda
Ferrandina
Irsina
Matera
Montescaglioso

Circondario di Potenza.

Marsico Nuovo	Montemurro	*Spinoso*

CALABRIE.

Provincia di Catanzaro.

Circondario di Catanzaro.

Albi	Davoli	Pentone	Settingiano
Amaroni	Fossato Serralta	Petrizzi	Simeri e Crichi
Argusto	Gagliato	San Floro	Soverato
Badolato	Gasperina	Santa Caterina del Jonio	Soveria Simeri
Borgia	Girifalco	Sant'Andrea Apostolo del Jonio	Tiriolo
Caraffa di Catanzaro	Isca	Satriano	Torre di Ruggero
Catanzaro	Magisano	Sellia	Zagarise
Centrache	Montepaone	Sersale	
Cropani	Palermiti		

Circondario di Cotrone.

Carfizzi	Cutro	San Nicola dell'Alto
Cotrone	Mesoraca	

Circondario di Monteleone di Calabria.

Acquaro	Drapia	Nardò di Pace	San Costantino Calabro
Briatico	Fabrizia	Nicotera	Sorianello
Capistrano	Joppolo *	Piscopio	Soriano
Cessaniti	Limbadi *	Pizzo	Tropea *
Dasà	Majerato	Ricadi	Zambrone
Dinami	Mileto	San Calogero	

Circondario di Nicastro.

Carlopoli	Curinga	Gizzeria	Nicastro
Cicala	Feroleto Antico	Maida	Platania
Conflenti	Francavilla Angitola	Matirano	Sambiase
Cortale	Gimigliano	Motta Santa Lucia	San Pietro a Maida

Provincia di Cosenza.

Circondario di Castrovillari.

Altomonte
Cassano all'Jonio
Castrovillari
Civita
Frascineto
Montegiordano
Mottafollone
San Donato di Ninea
San Sosti
Santa Caterina Albanese
Sant'Agata di Esaro

Circondario di Cosenza.

Belsito *
Casole Bruzio
Castrolibero
Celico
Cosenza (Donnici)
Dipignano
Lattarico
Marzi
Mongrassano
Montalto Uffugo
Paterno Calabro
Rogliano
Rota Greca
San Giovanni in Fiore
San Marco Argentano
San Martino di Finita
Spezzano Grande
Torano Castello

Circondario di Paola.

Ajello in Calabria
Amantea
Belmonte Calabro
Bonifati
Falconara Albanese
Lago
Longobardi
San Pietro in Amantea
Terrati

Circondario di Rossano.

Corigliano Calabro
Rossano

Provincia di Reggio Calabria.

Circondario di Gerace.

Ardore
Benestare
Bianco
Bovalino
Brancaleone
Bruzzano Zeffirio
Caraffa del Bianco
Caulonia
Ciminà
Feruzzano
Gerace Marina
Gerace Superiore
Giojosa Jonica
Grotteria
Mammola
Martone
Palizzi
Pazzano
Platì
Portigliola
Riace
Roccella Jonica
San Giovanni di Gerace
Sant'Ilario del Jonio
Siderno Marina
Staiti
Stignano

Circondario di Palmi.

Anoja
Cosoleto
Delianuova
Feroleto della Chiesa
Gioja Tauro
Jatrinoli
Laureana di Borello
Melicuccà
Molochio
Oppido Mamertina
Palmi
Radicena

Segue **Circondario di Palmi.**

Rizziconi
Rosarno
San Procopio
Santa Cristina d'Aspromonte.
Sant'Eufemia d'Aspromonte
Scido
Seminara
Sinopoli
Terranova Sappo Minulio
Tresilico
Varapodio

Circondario di Reggio Calabria.

Bagaladi
Bagnara Calabra
Bova
Bova Marina
Calanna
Campo di Calabria
Cannitello
Cardeto
Cataforio
Catona
Condofuri
Fiumara
Gallico
Gallina
Laganadi
Melito di Porto Salvo
Montebello Jonico, già Fossato di Calabria
Motta San Giovanni
Pellaro
Podargoni
Reggio di Calabria
Rosali
Salice Calabro
Sambatello
San Lorenzo
San Roberto
Sant'Alessio in Aspromonte
Santo Stefano in Aspromonte
Scilla
Villa San Giovanni
Villa San Giuseppe

SICILIA.

A tutti indistintamente i Comuni della Sicilia è stato esteso il divieto di esportazione di vegetali ed altre materie indicate all'art. 1 del Decreto Ministeriale 11 agosto 1902 riportato a pag. 9-11, è però nessuna delle stazioni sicule può accettare spedizioni del genere per il Continente. Le stazioni stesse possono invece accettare spedizioni in destinazione di località della Sicilia, trattandosi di Comuni contermini fillosserati, nei quali più non si applica il sistema distributivo.

SARDEGNA.

Provincia di Cagliari.

Circondario di Cagliari.

Arixi *
Armungia
Assemini *
Ballao
Barrali *
Burcei *
Cagliari
Capoterra *
Decimomannu *
Decimoputzu *
Donigala Siurgus *
Dolianova
Donori *
Elmas *
Furtei *
Gesico *
Gesturi *
Goni *
Guamaggiore *
Guasila
Mandas
Maracalagonis
Monastir *
Monserrato
Muravera
Nuraminis
Nurri
Orroli *
Ortacesus *
Pimentel *
Pirri *
Pula *
Quarto S. Elena
Quartuccio *
Samassi
Samatzai *
S. Basilio *
S. Gavino Monreale *
Sanluri
S. Nicola Gerrei

Segue Circondario di Cagliari.

S. Pietro Pula *
S. Sperato
S. Andrea Frius *
S. Vito
Sarroch *
Sardara
Segarius *
Selargius
Selegas
Senorbì *
Serdiana
Serramanna *
Serrenti
Sestu
Settimo S. Pietro *
Seurgus *
Sicci S. Biagio *
Silius *
Sinnai *
Sisini
Soleminis
Suelli *
Ussana *
Uta *
Villamar *
Villanovafranca *
Villaputzu
Villasalto *
Villasimius *
Villasor
Villaspeciosa *

Circondario di Iglesias.

Arbus *
Calasetta *
Carloforte *
Domus de Maria *
Domusnovas *
Fluminimaggiore *
Gonnesa *
Gonnos Fanadiga *
Guspini *
Musei *
Narcao *
Pabbillonis *
Palmas Suergiu *
Portoscuso *
Santadi
Sant Antioco *
Serbariu *
Siliqua *
Teulada *
Tratalias *
Vallermosa *
Villacidro *
Villamassargia *
Villarios Masinas *

Circondario di Lanusei.

Aritzo *
Arzana
Atzara
Austis *
Bari Sardo
Barumini *
Baunei
Belvì *
Desulo *
Escalaplano
Escolca
Esterzili *
Gadoni *
Gairo Nuovo
Genoni *
Gergei
Gesturi *
Girasole *
Ilbono
Isili
Jerzu
Laconi *
Lanusei
Lasplassas *
Loceri
Lotzorai *
Meana Sardo
Nuragus *
Nurallao *
Ortueri
Osini
Perdasdefogu *
Sadali
Serri
Seui
Seulo
Sorgono
Talana *
Tertenia
Teti *
Tiana *
Tonara *
Tortolì *
Triei
Ulassai
Urzulei *
Ussassai
Villagrande Strisaili *
Villanovatulo *

Circondario di Oristano.

Abbasanta
Aidomaggiore
Ales *
Alla *
Ardauli
Assolo *
Asuni *
Bannari d'Usellus *
Baradili *
Baradili S. Pietro *
Baressa *
Bauladu *
Bidonì *
Birori
Bonarcado *
Boroneddu *
Borore
Bortigali
Bosa
Busachi

Segue **Circondario di Oristano.**

Cabras
Collinas *
Cuglieri
Curcuris *
Domusnovas Canales *
Donigala Fenugheda *
Dualchi
Escovedu *
Figu *
Flussio
Fordongianus
Genuri
Ghilarza
Gonnoscodina *
Gonnosnò *
Gonnostramazza *
Lunamatrona *
Macomer
Magomadas
Marrubbiu *
Massama *
Masullas *
Milis *
Modolo
Mogarella *
Mogoro *
Montresta
Morgongiori *
Narbolia *
Neoneli
Noragugume *
Norbello
Nughedu S. Vittoria *
Nurachi *
Nuraxinieddu *
Nureci *
Ollastra Simaxis *
Ollastra Usellus *
Palmas Arborea *
Pau *
Pauli Arborei *
Paulilatino
Pompu *
Riola
Ruinas *
Sàgama
Samugheo
S. Nicola d'Arcidano *
Santa Giusta *
S. Antonio Ruinas *
Santu Lessurgiu
S. Vero Congius *
S. Vero Milis
Scano Montiferro
Sedilo *
Seneghe
Senis *
Sennariolo *
Setzu *
Siamaggiore
Siamanna *
Siapiccia *
Siddi *
Sili *
Simala *
Simaxis *
Sindia *
Sini
Siris *
Soddi *
Solanas *
Solarussa
Sorradile
Suni
Tadasuni *
Terralba *
Tinnura
Tramatza *
Tresnuraghes *
Tuili *
Turri
Ula Tirso *
Uras *
Usellus *
Ussaramanna *
Villanovaforru *
Villanova Truschedu *
Villaurbana *
Zeddiani *
Zeppara *
Zufaliu *
Zuri *

Provincia di Sassari.

Circondario di Alghero.

Alghero
Banari
Bessude
Bonnanaro
Bonorva
Borutta
Cheremule
Cossoine
Giave
Mara
Monteleone Rocca Doria
Olmedo
Padria
Pozzomaggiore
Romana
Semestene
Siligo
Tiesi
Torralba
Villanova Monteleone

Circondario di Nuoro

Bitti
Bolotana
Dorgali
Fonni
Galtelli
Gavoi
Irgoli
Loculi
Lei
Lodè
Lodine
Lula
Mamojada
Nuoro
Oliena
Ollolai
Olzai
Onani
Onifai
Oniferi
Orani
Orgosolo
Orosei
Orotelli
Orune
Osidda
Ottana
Ovodda
Posada
Sarule
Silanus
Siniscola
Torpè

Circondario di Ozieri

Alà dei Sardi
Anela
Ardara
Benetutti
Berchida
Bono
Bottidda
Buddusò
Bultei
Burgos
Esporlatu
Illorai
Ittireddu
Monti
Mores
Nughedu di San Nicolò
Nule
Oschiri
Ozieri
Pattada
Tula

Circondario di Sassari.

Bulzi
Cargeghe
Castel Sardo
Chiaramonti
Codrongianus
Florinas
Itiri
Laerru
Martis
Muros
Nulvi
Osilo
Ossi
Perfugas
Ploaghe
Porto Torres
Putifigari
Sassari
Sedini
Sennori
Sorso
Tissi
Uri
Usini

Circondario di Tempio Pausania.

Aggius
Bortigiadas
Calangianus
La Maddalena
Luras
Nuchis
Santa Teresa Gallura
Tempio Pausania
Terranova

Circolare N. 95R (C.).

Congresso agrario sardo in Sassari.

Per i partecipanti al congresso sovraindicato è applicabile sulle linee della Rete dello Stato la Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

Uguale concessione è altresì accordata per le traversate marittime: Civitavecchia Golfo Aranci e viceversa; Palermo Napoli e viceversa ai provenienti dalla Sicilia che nell'andata o nel ritorno od in entrambi i viaggi intendessero di valersi di questa traversata.

I ribassi devono essere applicati entro i seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 17 al 25 maggio 1914.

Ritorno: dal 21 al 29 maggio 1914.

I partecipanti al congresso saranno muniti della tessera di riconoscimento e di due richieste; una da servire per l'acquisto del biglietto per le linee ferroviarie e di navigazione di Stato; l'altra per il viaggio sulle ferrovie della Sardegna.

Tutte le stazioni del continente e le stazioni sicule nei casi in cui il viaggio per e da Civitavecchia viene effettuato interamente per ferrovia, rilasceranno i biglietti per Golfo Aranci attenendosi all'istruzione di cui all'Ordine di Servizio 238-1913 e facendo uso degli appositi biglietti istituiti per il servizio diretto ferroviario-marittimo.

Le stazioni sicule rilasceranno invece i biglietti per Civitavecchia nei casi in cui il viaggio comprenda la traversata marittima Palermo-Napoli o viceversa, attenendosi alle norme di cui alle circolari N. 70R e 100R-1913.

L'Agenzia di Navigazione in Civitavecchia nel caso di biglietti rilasciati per Golfo Aranci si atterrà alle norme contenute nell'Istruzione per il servizio ferroviario-marittimo suaccennata.

Nel caso di biglietti rilasciati per Civitavecchia l'Agenzia medesima dietro presentazione del biglietto e della tessera di riconoscimento rilascierà i biglietti di passaggio di andata-ritorno modulo I-701 - I-702 per la traversata marittima fino a Golfo Aranci e viceversa, riportando nei tre scontrini di ciascun modulo gli estremi del biglietto ed incassando il prezzo raddoppiato delle concessioni speciali.

I biglietti diretti per Golfo Aranci, come pure i biglietti rilasciati per Civitavecchia nonchè i biglietti marittimi modulo I-702 rilasciati dalla Agenzia di Civitavecchia per il ritorno da Golfo Aranci a Civitavecchia, dovranno portare per essere validi nel ritorno il bollo del Comitato come prova dell'avvenuto intervento del viaggiatore al Congresso.

Pertanto l'Agenzia di Navigazione di Golfo Aranci, prima di procedere alla vidimazione dei biglietti per il ritorno dovrà assicurarsi che essi portino il bollo d'intervento al Congresso senza del quale non dovranno essere tenuti validi.

Parimenti procederà la stazione di Civitavecchia per i biglietti stati rilasciati per Civitavecchia loco.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI

Roma, 1914 — Tip. Editrice Nazionale — C. 80.

Errata-corrige

La circolare N. 6v, pubblicata nel Bollettino 14, deve portare invece il numero 7v e per conseguenza quelle 7v e 8v pubblicate nel Bollettino 18, debbono portare i numeri 8v e 9v.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. 4.00
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» 8.00
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato - Ufficio rivendita libri e giornali)	» 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

Anno VII - N. 22

28 Maggio 1914

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, maggio 1914 — Tip. Editrice Nazionale - C-80.

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

In Appendice:

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Per memoria.

Ordine di Servizio N. 167. (M. C. L.).

Apertura all'esercizio del tronco Nogara-Isola della Scala, della nuova stazione di Isola della Scala e della deviazione della linea Dossobuono-Rovigo.

(Vedi Ordine di Servizio N. 189-1912).

Col giorno 31 maggio 1914 si apriranno all'esercizio il tronco di ferrovia Nogara-Isola della Scala, appartenente alla linea Bologna-Verona, la nuova stazione di Isola della Scala e la deviazione della linea Dossobuono-Rovigo in corrispondenza dell'attuale stazione di Isola della Scala. L'attivazione della deviazione suddetta avverrà coi treni 2670 e 2673 del giorno stesso, mentre l'apertura della linea si effettuerà col treno 4642. L'esercizio del tronco Nogara-Isola della Scala verrà effettuato in base alle norme e condizioni delle linee a servizio normale che già sono in vigore sul tratto Revere Scalo-Nogara della stessa linea.

Dalla data suddetta tutti i servizi per il pubblico esistenti nell'attuale stazione di Isola della Scala saranno disimpegnati nella nuova stazione.

I. - *Descrizione del tronco.* — Il nuovo tronco di linea, che è la prosecuzione di quello da Bologna a Nogara, è a semplice binario ed ha uno sviluppo di m. 11.129, 37 fra l'ase dels F. V. di Nogara, e quello della nuova stazione di Isola della Scala.

L'andamento del tronco è pianeggiante, parte in orizzontale e parte in pendenza col massimo del 2 ‰, con lunghi tratti rettilinei e con due curve di 5000 e 3000 m. di raggio.

Lungo il nuovo tronco vi sono 36 opere d'arte, fra le quali 2 cavalcavia di luce m. 7 ed un cavalcavia a travata in ferro di luce m. 15 al Km. 93 + 752,25.

Vi sono pure 8 case cantoniere doppie, 3 garette e 10 passaggi a livello muniti di chiusura.

Il tronco s'innesta alla linea Dossobuono-Rovigo, che è stata all'uopo deviata fra i Km. 26 + 227,96 e 28 + 642,42 (da Verona). La lunghezza effettiva di tale deviazione è di m. 3548,82 fra i due distacchi, dei quali m. 737,02 sono comuni alla linea Bologna-Verona. L'andamento planimetrico è formato da quattro curve di raggio minimo m. 450 in piena linea e raggio m. 275 in stazione, separate da tre rettifili lunghi rispettivamente m. 737,02, 47,18 e 909,01.

La pendenza massima è del 0,76 ‰.

II. - *Descrizione delle stazioni.* — Nogara, stazione d'origine del nuovo tronco, è protetta verso Isola della Scala da un semaforo di 2ª categoria situato a sinistra dei treni ai quali comanda ed alla distanza di m. 1000 dalla punta del corrispondente deviatoio estremo.

Isola della Scala, nuova stazione in sostituzione dell'attuale, con:

— fabbricato viaggiatori al Km. 94 + 175,44 (Km. 27 + 138,10 da Verona), a sinistra;

— binari di corsa cinque, fra le progressive Km. 93 + 683,07 e 94 + 485,07 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile varia da m. 500 a m. 750;

Scalo merci P. V. con magazzino, piano caricatore di testa e di fianco, bilancia a ponte della portata di tonnellate 30, gru di sollevamento da tonnellate 6 e sagoma limite.

Segnali di protezione:

— verso Bologna, semaforo di 1ª categoria, a m. 150 dalla punta del corrispondente deviatoio estremo, preceduto a m. 900 dal relativo avviso, entrambi a sinistra dei treni ai quali comandano;

— verso Cerea, semaforo di 1ª categoria, a m. 150 dalla punta del corrispondente deviatoio estremo, preceduto a m. 930 dal relativo avviso, ambedue alla sinistra dei treni ai quali comandano;

— verso Dossobuono, disco di 2ª categoria, situato a m. 1245 dalla punta del corrispondente deviatoio estremo ed a sinistra dei treni ai quali comanda.

Le partenze da Isola della Scala per Cerea e Bologna vengono comandate per mezzo di un semaforo a due ordini di ali, collocato a m. 255 dal F. V. La manovra del detto semaforo e di quelli di protezione verso Bologna e Cerea è fatta mediante un apparecchio centrale posto in una cabina situata a m. 350 dal F. V. Con tale apparecchio si provvederà altresì alla manovra dei deviatoi interessanti i binari di corsa dal lato Nogara e dei dischetti bassi che comandano le manovre e le partenze dei diversi binari per Bologna e Cerea. La manovra dei segnali di protezione verso Bologna e Cerea è vincolata a consensi da concedersi dal F. V. mediante apparecchi tipo F. S.

Ufficio telegrafico incluso nei circuiti 4930 e 4445 con la chiamata IS.

III. - *Giurisdizione.* — Il tronco Nogara-Isola della Scala viene compreso nel Compartimento di Bologna, e sarà aggregato:

per il Servizio Movimento, al 5° Riparto Movimento della Divisione di Bologna;

per il Servizio Lavori, alla Sezione Lavori di Bologna;

per il Servizio Trazione, al 3° Riparto della Divisione di Bologna;

per il Servizio Veicoli, al 2° Riparto (Bologna) della Divisione Veicoli di Firenze;

per il Servizio Sanitario, all'Ufficio Sanitario di Firenze.

Le forniture degli oggetti inventariali, delle materie di consumo, del vestiario, degli stampati ed oggetti di cancelleria saranno fatte rispettivamente dai Magazzini Approvvigionamenti di Verona, di Bologna, di Torino ex Economato (per il tramite dell'Ufficio Vestiario di Venezia) e dal Magazzino Stampe di Bologna.

Il nuovo tronco dovrà essere compreso nella zona d'azione della squadra di disinfezione di Verona (Allegato D alle « Norme d'applicazione e del regolamento per la disinfezione dei veicoli, ecc. », di cui l'Ordine di Servizio N. 394-1912).

IV. - *Tariffe merci.* — Pei trasporti di merci, bestiame, veicoli, numerario, carte-valori, oggetti preziosi e feretri valgono per il nuovo tronco Nogara-Isola della Scala le tariffe e condizioni vi-

genti sulla Rete dello Stato, cioè le tariffe generali, speciali, locali ed eccezionali, nonchè quelle in base alle « Concessioni speciali » ed al « Regolamento pei trasporti militari ».

V. - *Tariffe viaggiatori.* — Ai trasporti di viaggiatori dovranno essere applicate, per il percorso del nuovo tronco Nogara-Isola della Scala, tutte le tariffe e relative norme e condizioni vigenti sulla Rete dello Stato, comprese quelle stabilite dalle « Concessioni speciali » e dal « Regolamento pei trasporti militari », nonchè le norme e disposizioni vigenti pei viaggi degli agenti di P. S., postali, dei giornalisti e loro famiglie, ecc. Pei viaggi fra la stazione di Isola della Scala e quelle del tratto Nogara-Revere si applicano i prezzi della tariffa ordinaria, mentre pei viaggi in servizio locale fra Isola della Scala e le stazioni del tronco Revere-Bologna, sul quale vige l'esercizio economico, vengono eccezionalmente istituiti per la 1ª e per la 3ª classe biglietti diretti di corsa semplice col cumulo delle due tariffe, l'ordinaria e l'economica.

L'*Ufficio affari diversi viaggiatori* di Firenze provvederà ad inviare le scorte dei biglietti a destinazione fissa alle stazioni interessate.

Agli effetti della tariffa dei biglietti di abbonamento ordinari il nuovo tratto Nogara-Isola della Scala viene assegnato alla 3ª categoria. Gli abbonamenti ordinari per l'intera Rete sono valevoli per viaggiare anche sul tratto Nogara-Isola della Scala, senza aumento di prezzo.

Per quanto riguarda i biglietti di abbonamento speciali, alle serie III, III bis, IV, IV bis, V, XVI ed E, in attesa che l'Ufficio affari diversi viaggiatori di Firenze provveda alla graduale ristampa e sostituzione dei biglietti di cui trattasi, dovrà essere praticata a mano l'aggiunta della nuova percorrenza Nogara-Isola della Scala, e se ne dovrà parimenti correggere a mano il prezzo in base a quello risultante dall'unito prospetto allegato E.

Per evitare ogni possibilità di omissione di tali aggiunte in seguito, si dovrà tosto correggere di conformità tutta la scorta dei biglietti. Per i biglietti di abbonamento speciali delle anzidette serie, emessi con decorrenza di validità anteriore alla data di apertura del nuovo tronco e che trovansi tuttora in corso di utilizzazione, è ammessa eccezionalmente l'aggiunta della nuova linea

verso pagamento della differenza risultante fra il prezzo (escluse le tasse accessorie) pagato per il biglietto di abbonamento in corso ed il prezzo nuovo indicato, per la medesima serie, validità e classe, nel prospetto allegato E.

L'aggiunta delle nuove percorrenze deve farsi con l'emissione di apposito biglietto di congiunzione, da richiedersi da parte degli abbonati con la consueta domanda mod. C1-218 sulla quale dovranno essere citati gli estremi (serie, numero, validità, classe, stazione e data di emissione) dell'abbonamento speciale già in possesso degli abbonati. L'aggiunta è ammessa anche quando ai detti biglietti di abbonamento speciale sia già unito un altro biglietto di congiunzione.

Per l'applicazione della tariffa dei combinabili italiani si avverte che l'« Elenco delle tratte per le quali esistono scontrini per biglietti ad itinerario combinabile — linee del Continente » deve essere modificato come appresso:

a) Cancellare le attuali tratte N. 251 Mantova-Legnago e N. 253 Legnago-Verona P. V.

b) Aggiungere nel luogo opportuno le tratte seguenti:

Numero delle tratte	TRATTE	Chilometri tassati	PREZZI		
			1ª classe	2ª classe	3ª classe
251	Mantova-Nogara .	26	2.70	1.90	1.25
251 a	Nogara-Legnago .	21	2.20	1.55	1.05
253	Verona P. V.-Isola della Scala. . .	29	3.—	2.10	1.40
253 a	Isola della Scala-Legnago	27	2.80	2.—	1.30
264 a	Nogara-Isola della Scala	12	1.30	0.85	0.55

Di tali nuove tratte le stazioni interessate saranno opportunamente fornite dall'Ufficio affari diversi viaggiatori di Firenze, al quale dovrà essere restituita la scorta delle attuali tratte 251 e 253.

VI. - *Tariffe bagagli, cani e velocipedi.* — Per i trasporti di bagagli, cani e velocipedi sia in base alla tariffa ordinaria sia in base alle « Concessioni speciali » ed al « Regolamento pei trasporti militari », tanto in servizio interno quanto in servizio cumulativo italiano, valgono per il tronco Nogara-Isola della Scala le tariffe e condizioni che sono e saranno in vigore sulle Ferrovie dello Stato con tutte le loro prescrizioni e modalità.

VII. - *Treni.* — Il servizio viaggiatori verrà eseguito con le quattro coppie di treni che attualmente fanno servizio fra Bologna e Nogara, prolungate fino ad Isola della Scala e Verona. Il treno derrate BB, invece che per la linea di Modena-Mantova, verrà istradato per questa via.

VIII. - *Distanze chilometriche.* — Le nuove distanze fra le stazioni della linea Dossobuono-Adria-Chioggia, in dipendenza della deviazione sopra citata, risultano dalla tabella polimetrica (57), di cui all'allegato B.

Le distanze chilometriche fra la nuova stazione di Isola della Scala e le stazioni del tratto Bologna-Nogara risultano dal prospetto di cui all'allegato C. .

Per le modificazioni da apportarsi al volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione 1° luglio 1908) e all' « Elenco delle stazioni ecc., che partecipano alle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo » vedasi l'allegato A al presente Ordine di Servizio.

Per le modificazioni da apportarsi ai prontuari manoscritti e ai fascicoli a stampa delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo le stazioni si varranno dell'allegato D al presente Ordine di Servizio.

IX. - *Istradamenti dei trasporti.* — Tutti indistintamente i trasporti a G. V., P. V. Acc., e P. V. O. devono essere istradati

sul nuovo tronco tutte le volte che il tronco stesso determina la via più breve da partenza a destinazione dei trasporti medesimi.

X. - *Carte di libera circolazione.* — Le carte di libera circolazione rilasciate per il 1914 e comprendenti i percorsi Verona-Mantova-Nogara od i percorsi Nogara-Cerea-Verona sono valide anche per il tratto Nogara-Isola della Scala.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato A all'Ordine di Servizio N. 167-1914.

Nel volume « Prontuario delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) » si dovrà:

— a pagina 47 di contro al nome della stazione di Isola della Scala nella colonna 2 modificare l'attuale indicazione in

Bologna — Verona

e nella colonna 5 aggiungere il numero 60;

— all'indice grafico delle tabelle polimetriche tracciare il tronco di linea Nogara-Isola della Scala;

— a pagina 132 sostituire la tabella (*57*) Dossobuono-Adria-Chioggia con quella di cui all'allegato *B* al presente Ordine di servizio;

— a pagina 133 alla tabella (*60*) Bologna-Verona aggiungere dopo Nogara, il nome di Isola della Scala e le distanze resultanti dal prospetto Allegato *C* al presente ordine di Servizio;

— a pagina 219 all'elenco numerario alfabetico delle stazioni di diramazione aggiungere: 168 Isola della Scala;

— da pagina 222 a pagina 237 modificare come appresso le indicazioni esposte per le seguenti stazioni:

Bagni di Caldiero	155. 168. 19. 141. 29. 15	1236	1250
Bovolone.	168. 19. 141. 29. 15	1202	1216
Caldiero	155. 168. 19. 141. 29. 15	1234	1248
Castel d'Azzano (c. c.) . .	168. 19. 141. 29. 15	1204	1218
Castelnuovo di Verona . .	155. 168. 19. 141. 29. 15	1237	1251
Ceraino	155. 168. 19. 141. 29. 15	1245	1259
Desenzano	155. 168. 19. 141. 29. 15	1256	1270
Dolcè (c. c.)	155. 168. 19. 141. 29. 15	1249	1263
Domegliara	155. 168. 19. 141. 29. 15	1238	1252
Dossobuono	168. 19. 141. 29. 15	1210 (1) 1218 (2)	1224 (1) 1232 (2)
Isola della Scala	165. 19. 141. 29. 15	1192	1206
Lonato	155. 168. 19. 141. 29. 15	1260	1274

Parona di Valpolicella . .	155.168.19.141.29.15	1227	1241
Peri Confine e Transito . .	155.168.19.141.29.15	1259	1273
Peri Stazione	155.168.19.141.29.15	1256	1270
Pescantina	155.168.19.141.29.15	1233	1247
Peschiera.	155.168.19.141.29.15	1241	1255
Ponte S. Marco.	155.168.19.141.29.15	1266	1280
Rezzato	155.168.19.141.29.15	1275	1289
S. Martino Buonalbergo. .	155.168.19.141.29.15	1227	1241
S. Martino della Battaglia .	155.168.19.141.29.15	1250	1264
Sambonifacio	155.168.19.141.29.15	1242	1256
Sommacampagna Sona . .	155.169.19.141.29.15	1230	1244
Vago Zevio (c.c.)	155.168.19.141.29.15	1231	1245
Verona Porta Nuova . . .	168.19.141.29.15	1221	1235
Verona Posta Vescovo. . .	168.19.141.29.15	1221	1235
Vigasio	168.19.141.29.15	1201	1215

Alle aggiunte e modificazioni che sono da apportarsi alla « Parte terza » del Prontuario in parola, in dipendenza dell'inserzione di Isola della Scala fra le stazioni di diramazione e della diminuzione delle distanze chilometriche per il minor percorso determinato dal transito sulla linea Bologna-Isola della Scala, verrà a suo tempo provveduto a mezzo della ristampa della predetta « Parte Terza ».

Nel fascicolo « Elenco delle Stazioni della Rete dello Stato ecc. che partecipano alle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo e ferroviario-marittimo » (Edizione 1° ottobre 1910) modificare, a pagina 37, le attuali indicazioni delle zone di percorrenza esposte per la stazione di Sommacampagna Sona in

Sommacampagna Sona	3	2	2	3	3	3	2

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 167-1914.*

(57) Dossobuono - Adria - Chioggia *

Dossobuono													
6	Castel d'Azzano												
9	4	Vigasio											
18	12	9	**Isola della Scala**										
27	22	18	10	Bovolone									
37	32	28	20	10	**Cerea** (1)								
42	37	33	25	19	6	S. Pietro di Legnago							
44	39	36	27	18	8	3	**Legnago** (2)						
50	45	41	33	23	13	8	6	Villabartolomea					
56	50	47	39	29	19	14	12	6	Castagnaro				
59	54	50	42	32	22	17	15	10	4	Villa d'Adige			
63	58	54	46	36	27	21	19	14	8	4	**Badia**		
66	61	57	49	39	29	24	22	16	11	7	3	**Salvaterra**	
70	65	61	53	43	33	28	26	21	15	11	7	5	Ramodipalo

73	67	64	56	46	36	31	29	26	18	14	10	7	8	Lendinara														
79	74	70	62	52	43	37	35	30	24	21	17	14	10	7	**Fratta**													
84	78	75	67	57	47	42	40	34	28	25	21	18	14	11	5	Costa												
92	86	83	74	65	55	50	48	42	36	33	29	26	22	19	13	8	**Rovigo**											
97	92	88	80	70	61	55	58	48	42	39	35	32	28	25	18	14	6	S. Apollinare con Selva										
101	96	92	84	74	65	59	57	52	46	43	39	36	32	29	22	18	10	4	Ceregnano									
104	99	96	87	78	68	63	61	55	49	46	42	39	35	32	26	21	13	8	4	Lama								
111	106	103	94	85	75	70	68	62	56	53	49	46	42	39	33	28	20	15	11	7	Baricetta							
116	111	107	99	89	80	74	72	67	61	58	54	51	47	44	37	33	25	19	15	12	5	Adria						
128	123	119	111	101	92	86	84	79	73	70	66	63	59	56	49	45	37	31	27	24	17	12	Loreo					
132	127	123	115	105	96	90	88	83	77	74	70	67	63	60	53	49	41	35	31	28	21	16	5	Rosolina				
136	131	127	119	109	100	94	92	87	81	78	74	71	67	64	57	53	45	39	35	32	25	20	9	5	Cavanella d'Adige			
141	136	132	124	114	105	99	97	92	86	83	79	76	72	69	62	58	50	44	40	37	30	25	14	10	5	S. Anna di Chioggia		
145	140	133	128	118	109	103	101	96	90	87	83	80	76	73	66	62	54	48	44	41	34	29	18	14	9	5	Brondolo	
148	143	139	131	121	112	106	104	99	93	90	86	83	79	76	69	65	57	51	47	44	37	32	21	16	12	8	3	Chioggia

* Il tronco Rovigo-Chioggia viene esercitato a regime economico.

(1) Punto di diramazione per le stazioni verso Mantova.

(2) Id. id. id. verso Monselice.

Allegato C all'Ordine di Servizio N. 167-1914

Distanze chilometriche dalla stazione di ISOLA DELLA SCALA alle altre della linea BOLOGNA-VERONA

STAZIONI	Km.	STAZIONI	Km.
Bologna	95	S. Felice sul Panaro . .	52
Bertalia	92	S. Biagio in Padule . .	50
Panigale Scala	90	Mortizzuolo	48
Calderara di Reno . . .	86	Mirandola.	45
Tavernelle d'Emilia. . .	83	Quarantoli.	43
S. Giacomo di Martignone	79	Tramuschio	38
Poggio.	76	Poggio Rusco.	35
Persiceto	74	Villa Poma	33
Amola	71	Revere Scalo.	29
Crocetta	68	Revere.	27
Crevalcore.	65	Ostiglia.	25
Bolognina.	60	Roncanova di Gazzo Ver.	16
Camposanto	57	Nogara.	12

Allegato **D** *all'Ordine di Servizio N. 167-1914.*

In seguito all'apertura all'esercizio del tronco *Nogara-Isola della Scala* e della deviazione della linea *Dossobuono-Legnago-Rovigo* fra le stazioni di Isola della Scala e Bovolone nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni viaggiatori, bagagli e merci dovranno essere apportate le modificazioni di cui le Parti I e II del presente Allegato, riguardanti rispettivamente le varianti dipendenti dal transito sul predetto nuovo tronco e dalla deviazione.

PARTE I.

Istruzione per le modificazioni alle attuali distanze in conseguenza del transito sul tronco Nogara-Isola della Scala.

§ 1. - Per effetto dell'apertura all'esercizio del nuovo tronco le attuali distanze per le relazioni di cui al Prospetto *B* vengono a diminuire dei chilometri indicati nel prospetto stesso.

Per potere stabilire queste relazioni ed apportare ad ogni singolo prontuario le relative varianti le stazioni ed i Controlli dovranno procedere come appresso:

dal *Prospetto* A - *Indice delle stazioni che hanno relazioni interessanti il transito sul tronco Nogara-Isola della Scala*, dovranno rilevare se la stazione, cui appartiene il prontuario da correggere, è compresa nell'Indice predetto. In caso negativo nessuna correzione è da apportarsi per effetto del transito di cui trattasi; nel caso affermativo, invece, occorrerà rilevare il numero, contrassegnato o no col richiamo (1), esposto di fianco alla stazione.

Tale numero dovrà essere ricercato nel Prospetto *B*. Se il numero trovasi nella 1ª colonna in senso verticale, i chilometri da diminuire alle relazioni sono esposti di fianco al numero stesso in senso orizzontale, se invece il numero trovasi in testa al prospetto, i chilometri da diminuire sono esposti in senso verticale.

§ 2. - Per stabilire poi quali sono le relazioni per le quali debbonsi diminuire i chilometri indicati di contro al numero come sopra si è detto, vale il prospetto *C* dove sono riportati per ciascun numero il nome della stazione o gruppi di stazioni per i quali debbono aver luogo le varianti.

In questo prospetto si rileva pure il nuovo istradamento, da sostituire a quello attuale, che dovrà essere preceduto:

per i prontuari delle stazioni il cui numero nell'indice è contrassegnato col richiamo (1) dall'istradamento indicato per Isola della Scala; per quelli delle stazioni il cui numero nell'indice non è contrassegnato dal richiamo (1), da quello indicato per Nogara seguito dal N. 202.

Esempio 1°. — Per stabilire se e quali varianti debbonsi apportare al prontuario della stazione di Orte, si dovrà prima accertare se il nome della predetta stazione figura nell'Indice di cui al Prospetto *A*. E poichè vi si trova compreso col numero 60, si dovrà ricercare questo numero nel Prospetto *B*. Da tale prospetto si rileva che debbono essere diminuite di Km. 12 le distanze per le relazioni corrispondenti al N. 132; di Km. 15 quelle corrispondenti ai N. 133, 134, 135, 136, 137, 138, 140, 141, 142.

di Km.	16	quelle	corrispondenti	al N. 139
»	14	»	»	» 143
»	2	»	»	» 144 e 156
»	21	»	»	» 153
»	20	»	»	» 154
»	22	»	»	» 155

Inoltre per la relazione corrispondente al N. 157 si verifica che l'attuale distanza viene ad essere eguale per due vie come è detto nella nota *.

Per stabilire, poi, quali sono le stazioni corrispondenti ai numeri di cui sopra e determinare il nuovo istradamento per effetto del transito sul nuovo tronco, vale il Prospetto *C* dal quale rilevasi che il N. 132 corrisponde alla stazione di Rezzato e quindi

la distanza da Orte a Rezzato deve essere diminuita di Km. 12. E poichè il nome della stazione di Orte è contrassegnato nel Prospetto *A* dal richiamo (1), l'istradamento relativo sarà quello indicato nel prontuario stesso di Orte per la stazione di Nogara, seguìto dal N. 202 e dall'istradamento esposto nel Prospetto *C* di contro al nome della stazione di Rezzato.

Quindi la nuova distanza per la stazione di Rezzato, da esporsi nel prontuario di Orte sarà di Km. 541, ed il relativo istradamento dovrà essere: 204.69.211.179.

Dal predetto Prospetto *C* rilevasi che il N. 133 corrisponde alla stazione di Ponte S. Marco, e quindi la distanza da Orte a Ponte S. Marco dovrà essere diminuita di Km. 15.

L'istradamento relativo sarà quello indicato nel prontuario stesso di Orte per la stazione di Nogara, seguìto dal N. 202 e dall'istradamento esposto nel Prospetto *C* di contro al nome della stazione di Ponte S. Marco.

Il nuovo istradamento e la relativa distanza da esporsi nel prontuario di Orte, per la stazione di Ponte S Marco, saranno perciò:

204.69.211.179 Km. 532

Analogamente si procederà per gli altri numeri 134, 135, 136 ecc.

Esempio 2°. — Per accertare se e quali varianti debbonsi apportare al prontuario della stazione di Verona P. Vescovo, si dovrà prima verificare se il nome della predetta stazione figura nell'Indice di cui il Prospetto *A*. E poichè vi si trova compreso col N. 138 contrassegnato dal richiamo (1), si dovrà ricercare il detto numero nel Prospetto *B*. Da tale prospetto rilevasi che debbono essere diminuite di Km. 10 le distanze per le relazioni corrispondenti ai N. 5 e 11; di Km. 15 quelle corrispondenti ai N. 9, 15, 16, 17, 25, 26 dal 36 al 56, dal 59 al 70 e dal 73 al 94; che devono, inoltre, essere diminuite di Km. 16 le distanze per le relazioni corrispondenti al N. 12, di Km. 19 quelle corrispondenti al N. 13 e così di seguito per tutti gli altri numeri indicati, in senso verticale, nella colonna 138.

Per stabilire poi quali sono le relazioni corrispondenti ai numeri di cui sopra, vale il Prospetto *C* dal quale rilevasi che il N. 5 corrisponde alla stazione di Nozzano e quindi la distanza da Verona P. Vescovo a Nozzano dovrà essere diminuita di Km. 10. L'istradamento relativo sarà quello segnato di contro al N. 5 e cioè: 211.23.86 che dovrà, secondo quanto è detto al § 2, essere preceduto dall'istradamento indicato nel prontuario di Verona P. Vescovo per lastazione di Isola della Scala, poichè come abbiamo veduto il numero 138 corrispondente a Verona P. Vescovo è contrassegnato col richiamo (1).

Quindi la nuova distanza ed il relativo istradamento da esporsi nel prontuario di Verona P. Vescovo saranno:

Km. 275 | 66.211.23.86

Analogamente si procederà per gli altri numeri 9, 11, 15 ecc.

Parte II.

Istruzione per le modificazioni alle attuali distanze in conseguenza della deviazione dipendente dal nuovo tracciato della linea Dossobuono-Legnago-Rovigo.

Per effetto del nuovo tracciato della linea Dossobuono-Legnago-Rovigo le attuali distanze per le relazioni di cui al Prospetto *B* vengono ad aumentare di Km. 1 o 2.

Per poter stabilire queste relazioni ed apportare ad ogni singolo prontuario le opportune correzioni, le stazioni ed i Controlli si accerteranno dal Prospetto *A* se la stazione, cui appartiene il prontuario da correggere, è compresa nel prospetto stesso. In caso negativo nessuna correzione sarà da apportarsi al prontuario medesimo; in caso affermativo, invece, occorrerà rilevare il numero segnato a fianco della stazione.

Tale numero dovrà essere ricercato nel Prospetto *B* tenendo presente che il numero stesso è esposto nella 1ª colonna verticale, i chilometri da aumentarsi per le diverse relazioni sono indicati in senso orizzontale, e se invece il numero è compreso nella colonna

in testa al predetto Prospetto, i chilometri da aumentarsi sono riportati in senso verticale.

Per determinare poi quali sono le relazioni, le cui distanze dovranno essere aumentate dei chilometri esposti nelle varie caselle, vale il prospetto *C*, dove sono comprese le stazioni e gruppi di stazioni che si riferiscono ai numeri indicati nel Prospetto *B*.

Esempio. — Per stabilire se e per quali relazioni si dovranno modificare le distanze nel prontuario di Chioggia, si dovrà prima accertare se il nome di questa stazione figura nel Prospetto *A;* e poichè vi si trova compresa col numero 14, si dovrà ricercare questo numero nel Prospetto *B*. Da tale Prospetto rilevasi che devono essere aumentate di 1 chilometro le distanze per le relazioni contrassegnate coi numeri dal 38 al 49, dal 54 al 70 e dal 72 al 75. Per la relazione 71 la distanza deve essere aumentata di *un chilometro*, risultando così eguale, come è detto nella nota (a), anche per la via di Piadena-Mantova.

Per rilevare infine quali sono le relazioni corrispondenti ai numeri di cui sopra occorrerà servirsi del Prospetto 3°, dal quale si desume che il numero 38 corrisponde a Vigasio, il N. 39 a Castel d'Azzano (casa cantoniera) ecc. ecc., e quindi nel prontuario di Chioggia dovranno aumentarsi di 1 chilometro le distanze per tali stazioni e per tutte le altre corrispondenti ai numeri successivi.

Parte 1ª

PROSPETTO *A*. — INDICE delle stazioni che hanno relazioni interessanti il transito sul tronco NOGARA-ISOLA della Scala.

STAZIONI	Numerazione corrispondente a quella del prospetto *B*
A	
Abbadia (1)	130
Acciano	49
Acerra	90
Acicastello	49
Acireale	49
Acquafredda	49
Acqualagna	48
Acquanegra Cremonese	109
Acquappesa	49
Acquasanta	109
Acquatetta	49
Acquaviva delle Fonti	49
Acquaviva Marche	48
Acquaviva Platani	49
Acqui	109
Acri Bisignano	49
Agliano Cast. Calcea	109
Agnone Siracusa	49
Agropoli	49
Ajelli	49
Airasca	95
Airole	109
Airuno (1)	125
Ala (1)	138
Alanno	49
Alassio	109
Alba	109
Albacina	48
Albanella	49
Albano di Lucania	49
Albano, S. Aless (c. c.) (1)	130
Albate Camerlata (1)	112
Albate Trecallo (1)	112
Albegna	58
Albenga	109
Alberese	58
Albissola Capo	109
Albanese (c. c.)	109
Albuzzano (c. c.)	109
Alcamo Calatafimi	49
Alcantara	49
Alessandria	109
Alezio	49
Alfedena Scontrone	49
Alì	49
Alice Belcolle	109
Allerona	60
Alpignano	95
Alseno	109
Altamura	49
Altavilla Irpina	49
Altavilla Milicia	49
Altopascio	39
Alviano	45
Amantea	49
Amendola	49
Amendolara	49
Amola (c. c.)	34
Amorosi	49
Anagni	62
Ancona	49
Ancona Scalo M.°	49
Andora	109
Angri	90
Annone	109
Antignano	58
Antrodoco Borgo Velino	48
Anversa Scanno	49
Anzano del Parco (1)	117
Anzola (c. c.)	7

(1) Per l'istradamento da esporsi sul prontuario di questa stazione vedasi quanto è detto al § 2.

Stazione	
Aosta	95
Apice S. Arcangelo	49
Apricena	49
Aquila degli Abruzzi	48
Aquilonia	49
Aquino Castrocielo Pon.	87
Aragona Caldare	49
Arbia	54
Arce	90
Archi Reggio	49
Arcola	109
Arcore (1)	122
Ardenno Masino (1)	130
Ardenza	58
Ardore	49
Arena Po	109
Arenzano	109
Arezzo	45
Ariano di Puglia	49
Arnaz	95
Arpino	49
Arquata Scrivia	109
Arsoli	79
Artena Valmontone	62
Ascea	49
Asciano	54
Ascoli Piceno	49
Ascoli Satriano	49
Asigliano	96
Asola	109
Aspio (c. c.)	49
Assisi	77
Asti	109
Atena	49
Atri Mutignano	49
Attigliano	45
Augusta	49
Auletta	49
Aulla	109
Avellino	49
Avenza	109
Aversa	90
Avezzano	49
Avigliana	95
Avigliano	49
Avola	49

B

Stazione	
Badolato	49
Bagheria	49
Bagnacavallo	26
Bagnara	49
Bagnasco	109
Bagni	62
Bagni della Porretta	9
Bagni di Caldiero (1)	141
Bagni di Montecatini	9
Bagni di S. Giuliano	43
Bagnoli Irpino	49
Bagnolo del Salento	49
Bagnolo Mella (1)	126
Bagnolo Piemonte	95
Baldichieri Tigliole	109
Balestrate	49
Balsorano	49
Balvano Ricigliano	49
Balzola	109
Balzola Martinetta	109
Bambina	49
Bandito	109
Baragiano	49
Baranello	49
Barberino di Val d'Elsa (c. c.)	54
Barbianello	109
Barcellona	49
Bardonecchia Stazione	95
Bardonecchia Confine (Modane-Confine)	95
Barge	95
Bari	49
Barile	49
Barletta	49
Baronissi	49
Baschi	45
Bassano in Teverina	45
Bassano (1)	151
Bastia	76
Bastia Mondovì	109
Battipaglia	49
Bazzana (c. c.)	109
Beaulard	95

Beffi 49
Beinette 109
Belgioioso 109
Bella Muro 49
Bellano (1). 130
Bellante Ripattone 49
Bellaria 21
Bellisio Solfare 48
Belmonte Calabro 49
Belvedere Marittimo 49
Benevento 49
Benevento Porta Rufina . . 49
Berceto 109
Bergamasco 109
Bergamo (1) 130
Bergeggi 109
Bernolda 49
Bertalia (c. c.) 27
Bevera 109
Bianconovo 49
Bianzè 95
Bibbona Casale 58
Bibiana 95
Bicocca 49
Biscari 49
Bisceglie 49
Bistagno 109
Bitetto Palo del Colle 49
Bogliasco 109
Boiano. 49
Bolgheri 58
Bologna 9
Bolognina (c. c.) 35
Bolzaneto 109
Bonassola 109
Bonefro S. C. 49
Bonferraro 12
Bordighera 109
Borghetto. 109
Borghetto S. Spirito 109
Borgio Verezzi 109
Borgo a Buggiano 36
Borgo Fornari (c c.) 109
Borgoforte 110
Borgofranco 95
Borgo Lavezzaro 109
Borgone 95
Borgo Panigale 9
Borgoratto 109
Borgo S. Dalmazzo 109
Borgo S. Donnino. 109
Borgo S. Lorenzo 45
Borgo S. Martino 109
Borgotaro 109
Borzoli 109
Borzoli Trasta 109
Borzoli Fegina 109
Boscoreale 90
Botricello. 49
Bova 49
Bovalino 49
Boves 109
Bovino 49
Bovolone (1) 156
Bozzolo Monte (c. c.) 109
Bozzolo 109
Bra 109
Brancaleone 49
Brandizzo 95
Brenna Alzate (1) 118
Brescia (1) 131
Bressana Argine 109
Bressana Bottarone 109
Briatico 49
Bricherasio 95
Brindisi di Montagna 49
Brindisi Porto 49
Brindisi Porto (Banchina di Levante). 49
Brindisi stazione 49
Brisighella 45
Brolo Ficarra 49
Broni 109
Brozolo 111
Brucoli 49
Bruno 109
Buccino 49
Bucine. 45
Bugnara 49
Buonfornello 49

D

Francavilla Angitola	49
Francavilla Fontana	49
Frascati	62
Frassineto	45
Frasso (c. c.)	62
Frasso Telesino Dugenta	92
Frattamaggiore Grumo	90
Frattarolo (c. c.)	49
Fratte	49
Frattocchie (c. c.)	62
Frontone	48
Frosinone Alatri Fiuggi	62
Frugarolo	109
Furbara	58
Furci (c. c.)	49
Fuscaldo	49

G

Gaeta Elena	90
Gagliole (c. c.)	48
Gaifana	48
Galati	49
Galatina	49
Galatone	49
Galdo	49
Gallese	60
Gallico	49
Galliera	19
Gallipoli	49
Gallipoli Scalo Marittimo	49
Galugnano	49
Gamalero	109
Cambettola	45
Gambolò Rembondò	109
Garessio	109
Garlasco	109
Gavorrano	58
Gazzo di Bigarello	10
Gazzo Pieve S. Giacomo	109
Genola (c. c.)	109
Genova Molo Vecchio	109
Genova P. Brignole	109
Genova P. Caric. Calate (scalo)	109
Genova P. Caric. Locale	109
Genova P. Principe	109
Genova Principe (scalo)	109
Gerace	49
Gerbini	49
Gesso	49
Giampilieri	49
Giardini Taormina	49
Giarole	109
Giarre Riposto	49
Gibellina	49
Ginosa	49
Gioia del Colle	49
Gioia Tauro	49
Gioiosa Jonica	49
Gioiosa Marea	49
Giovinazzo	49
Girgenti	49
Giulianello Roccamassima	62
Giulianova	49
Giuncano	48
Giuncarico	58
Giurdignano (c. c.)	49
Godo	26
Gonzaga Reggiolo	109
Goriano Sicoli	49
Gorlago (1)	130
Gradara (c. c.)	48
Gragnano	90
Grammichele	49
Granaiolo	54
Granara	109
Grassano Garaguso	49
Gravina	49
Greccio	48
Grisolia Cipollina	49
Grondola Guinadi	109
Gropello Cairoli	109
Grosseto	58
Grottaglie	49
Grottammare	49
Grotte	49
Grotte S. Stefano	45
Grumello del Monte (1)	130
Grumo Appula	49
Gualdo Tadino	48

Guardavalle 49
Guardia Mangano 49
Guardia Piemontese 49
Guardia Regia 49
Guasticce (c. c.) 58
Guglionesi Portocannone . . 49

H

Hône Bard 95

I

Imera 49
Imola 9
Incisa 45
Incisa Belbo 109
Incoronata 49
Indicatore 45
Isernia 49
Isola Capo Rizzuto 49
Isola d'Asti 109
Isola del Cantone 109
Isola della Scala (1) 155
Isola delle Femine 49
Isola Liri 49
Isoletta 86
Ivrea 95

J

Jesi 48
Joppolo 49

L

Labico 62
Ladispoli 58
Lagnasco 109
Lagonegro 49
Laigueglia 109
Lapio 49
Lariano 62
Larino 49
La Rotta 57
Lascari . . . .
Laterina 45
Lauriano 95
Latiano 49
Lavagna 109
Lavino 8
Lazzaro 49
Lebba 49
Lecce 49
Lecco (1) 130
Lentini 49
Leone 49
Leonforte 49
Lercara Bassa 49
Lerino (1) 147
Lesignano di Palmia 109
Lesmo (1) 123
Letojanni 49
Levanto 109
Licata Molo 49
Licata Porto 49
Licata Stazione 49
Liciana Terrarossa 109
Lierna (1) 130
Limone 109
Lioni 49
Lisiera (1) . . . . 1[illegible]6
Livorno Centrale 58
Livorno Marittimo 58
Livorno S. Marco 58
Livorno Torretta 58
Livorno Vercellese 95
Loano 109
Lodi 109
Lomello 109
Lonato (1) 134
Longobardi 49
Lonigo (1) 143
Loreto 49
Lo Zucco-Montelepre 49
Lucca 42
Lucera 49
Lucignano 54
Lugo 26
Lunara (c. c.). 49

Modane Stazione	95
Modena (1)	110
Modica	49
Modugno	49
Moiana (1)	115
Mola di Bari	49
Molare	109
Molfetta	49
Molina	49
Molini d'Isola	109
Molino del Pallone	9
Moltrasio (1)	130
Mombaldone	109
Mombaruzzo	109
Monasterace-Stilo	49
Monastero Pratavecchia	109
Moncalieri	104
Moncalvo	109
Monchiero Dogliani	109
Mondolfo Marotta	48
Mondovì	109
Moneglia	109
Mongardino	109
Mongrassano Cervicati	49
Monopoli	49
Monsampolo del Tronto	49
Montaguto Panni	49
Montalbano Jonico	49
Montalceto (c. c.)	54
Montale Agliana	9
Montalto di Castro	58
Montalto Dora	95
Montalto Rose	49
Montanaro	95
Montauro	49
Monte Altino	49
Monte Amiata	54
Monte Antico	70
Montebello (1)	144
Montecalvo Buonalbergo	49
Montecarlo S. Salvatore	38
Montecarotto Castelbellino	48
Montecelio S. Angelo	62
Montechiaro d'Asti	109
Montechiaro Denice	109
Monte Compatri-Colonna	62
Montecorvino	49
Montecosaro	49
Montefalcione	49
Montefiascone	45
Monte Giordano	49
Montegrosso	109
Monteiasi Montemesola	49
Monteleone Porto S. Venere	49
Montella	49
Montelupo	53
Montemaggiore Belsito	49
Montemarano	49
Montemarciano	49
Montemiletto	49
Montenero Petacciato	49
Montenero Valcocchiara	49
Montepagano-Rosburgo	49
Montepescali	58
Monteprandone	49
Montepulciano	67
Monteroduni Macchia	49
Monterosso	109
Monterosso Marche	48
Monterotondo	60
Montesano	49
Monteu da Po	95
Montesilvano	49
Monte Valenza (c. c.)	109
Montevarchi	45
Monteverde	49
Monticchio	49
Monticello Alba	109
Montiglio Murisengo	109
Montjovet	95
Montoro	49
Montorsoli	45
Montuolo	43
Morano sul Po	109
Morbegno (1)	130
Morcone	49
Morengo (1)	129
Moretta	109
Morolo	62
Morra Irpino	49

Stazione	
Porto d'Ascoli	49
Porto Empedocle Porto	49
Porto Empedocle Stazione	49
Porto Maurizio	109
Portonaccio	61
Porto Recanati	49
Porto S. Giorgio	49
Portovecchio di Piombino	58
Potenza Inferiore	49
Potenza Picena	49
Potenza Superiore	49
Pozzallo	49
Pozzolo Formigaro	109
Pra	109
Pracchia	9
Praja d'Ajeta Tortora	49
Prasco Cremolino	109
Prata Pratola	49
Prato	9
Pratola Peligna	49
Predosa	109
Presenzano	49
Prezza	49
Priaro (c. c.)	109
Primolano (1)	151
Priola	109
Primolano Confine (1)	151
Priolo Melilli	49

Q

Stazione	
Quarantoli (c. c.)	35
Quarto dei Mille	109
Quart Villefranche	95
Quercianella (c. c.)	58
Quincinetto	95
Quinto al mare	109

R

Stazione	
Racalmuto	49
Racconigi	109
Raddusa Agira	49
Ragattisi	49
Ragusa	49
Ragusa Inferiore	49
Raiano	49
Raiano Superiore (c. c.)	49
Rapallo	109
Rapolano	66
Rapolla (c. c.)	49
Rapolla Lavello	49
Rapone Ruvo	49
Ravenna	20
Recco	109
Reggio d'Emilia	109
Reggio di Calabria centrale	49
Reggio di Calabria Porto	49
Reggio di Calabria Succursale	49
Regoledo (1)	130
Remedello Sopra	109
Remedello Sotto	109
Rende S. Fili	49
Revere	35
Revere Scalo	35
Rezzato (1)	132
Riace	49
Riardo Pietramelaro	90
Ricadi	49
Riccione	48
Rieti	48
Rifredi Scalo Bestiame	9
Rignano sull'Arno	45
Rigoli	44
Rimini	48
Riofreddo	80
Riolo	9
Riomaggiore	109
Rionero Atella Ripacandida	49
Rio Secco (c. c.)	109
Ripabottoni S. Elia	49
Ripafratta	42
Ripalimosani	49
Ripalta	49
Riparbella	58
Rispescia	58
Riva di Pinerolo	95
Rivalta Scrivia	109
Riva Trigoso	109
Rivarolo Ligure	109
Rivarolo Ligure Docks	109

Rive	98
Rivisondoli Pescocostanzo	49
Robbio	109
Robecco Pontevico	106
Robilante	109
Roccabernarda	49
Roccacigliè (c. c.)	109
Roccadebaldi	109
Rocca d'Evandro	87
Rocca di Corno	48
Rocca di Fondi	48
Roccagrimalda	109
Rocca Imperiale	49
Roccalumera Mandanici	49
Roccapalumba Alia	49
Roccaraso	49
Rocca Ravindola	49
Roccasecca	87
Roccastrada	58
Roccavione	109
Roccella Jonica	49
Rocchetta Cairo	109
Rocchetta S. Antonio	49
Rocchetta Tanaro	109
Rodallo	95
Rogolo (c. c.) (1)	130
Rogoredo	105
Rolo Novi	110
Romagnano Vietri	49
Romano (1)	131
Romanore	110
Roma P. Maggiore	62
Roma S. Lorenzo	61
Roma Termini	62
Roma Trastevere	65
Roma Tuscolana	63
Rometta	49
Roncanova di Gazzo Veronese	35
Ronco	109
Ronta	45
Rosà (1)	151
Rosarno	49
Roseto Capo Spulico	49
Rosignano Castellina	58
Rosolini	49
Rossano	49
Rossano Veneto (1)	151
Rossiglione	109
Rosta	95
Rottofreno	109
Rovato (1)	130
Roviano	78
Rubiera	109
Rufina	45
Russi	26
Rutino	49

S

S. Agapito Longano	49
S. Agata di Militello	49
S. Agata sul Santerno	23
S. Alessio Etneo	49
S. Ambrogio	95
S. Andrea dell'Jonio	49
S. Angelo Cinigiano	69
S. Angelo dei Lombardi	49
S. Angelo in Grotte	49
S. Antimo-S. Arpino	90
S. Antonino	95
S. Antonino di Saluggia	95
S. Antonio Mantovano	108
S. Arcangelo di Romagna	47
S. Basilio Mottola	49
S. Basilio Pisticci	49
S. Benigno al Grana	109
S. Benigno Calate	109
S. Benigno di Cuneo (c. c.)	109
S. Biagio in Padule (c. c.)	35
S. Cassiano	45
S. Cassiano Valtellina (c. c.) (1)	130
S. Cataldo	49
S. Caterina dell'Jonio	49
S. Caterina Reggio	49
S. Caterina Xirbi	49
S. Cesario di Lecce	49
S. Cristina e Bissone (c. c.)	109
S. Croce del Sannio	49
S. Damiano d'Asti	109
S. Demetrio de' Vestini	49

Scurcola-Marsicana 49
Secugnago 109
Segesta (c. c.) 49
Segni-Paliano 62
Sella Altare. 109
Sella di Corno 48
Sellia 49
Senigallia 48
Sepino 49
Seravezza 109
Seregno (1). 113
Seriate (1) 130
Serino 49
Sermoneta Bassiano 62
Serra Aiello 49
Serradifalco. 49
Serralunga Cereseto 109
Serra S. Quirico 48
Serravalle d'Asti 109
Serravalle Pistoiese 9
Serravalle Scrivia 109
Sessa Aurunca 90
Sessano Civitanova 49
Sessant 109
Sesto Campano (c. c.) . . . 49
Sesto Fiorentino 9
Sestri Levante. 109
Sestri Ponente 109
Sette Bagni 60
Settime Cinaglio Mombarone . 109
Settimo 55
Settingiano 49
Sezzè 109
Sezze Romano 62
Sferracavallo 49
Sferro 49
Sgurgola 62
Sibari 49
Sicignano 49
Siderno Marina 49
Sieci 59
Siena 66
Signa 51
Silvi. 49
Simeto 49
Simmeri e Crichi 49
Sinalunga 54
Sipicciano 45
Siracusa Porto 49
Siracusa Stazione 49
Solagna (1) 151
Solarolo 25
Solero 109
Soleto 49
Soliera 110
Solignano 109
Solofra 49
Solopaca 49
Sommacampagna-Sona (1) . . 138
Sammariva al Bosco 109
Sondrio (1) 130
Sonnino 62
Sora 49
Soresina 109
Sori 109
Soverato 49
Spaccaforno 49
Sparagogna (c c.) 49
Sparanise 90
Spagnuola 49
Spello 48
Spezia 109
Spezia Scalo Marittimo . . . 109
Spezzano-Castrovillari . . . 49
Spigno 109
Spina 49
Spinazzola 49
Spinetoli-Colli 49
Spinetta 109
Spoleto 48
Spotorno 109
Squillace 49
Squinzano 49
Stagno (c. c.) 58
Sternatia 49
Sticciano 58
Stimigliano 60
Stradella 109
Strambino 95
Strevi 109

Trecella (c. c.) (1) 127
Tremestieri 49
Trepuzzi 49
Trequanda (c. c.) 54
Trevi 48
Treviglio Ovest (1) 127
Treviglio (1) 127
Trinitapoli 49
Trino Vercellese 109
Trivigno 49
Trofarello 109
Troia Castelluccio Sauri . . . 49
Tromello 109
Tronzano 95
Tropea 49
Tufo 49
Tuoro 45
Tusa 49
Tuturano 49

U

Urbania 48
Urbino 48
Urbisaglia 49
Ururi Rotello 49
Usmate Carnate (1) 123

V

Vaccarella (c. c.) 49
Vada 58
Vado 109
Vaglia 45
Vaglio di Basilicata . . . 49
Vago Zevio (c. c.) (1) 138
Vaioni 9
Valenza 109
Valle 109
Vallecrosia 109
Valle di Maddaloni 90
Valle di Pompei 90
Valledolmo 49
Vallelunga 49
Valmadonna 109
Valmadrera (1) 130
Valmontone 62
Valmozzola 109
Valsacco 90
Valsavoja 49
Valtopina (c. c.) 48
Varano 49
Varazze 109
Varignana 9
Varigotti 109
Vasto 49
Vastogirardi. 49
Velletri 62
Venafro 49
Venetico Spadafora. 49
Venosa 49
Ventimiglia Stazione 109
Verbicaro Orsomarso 49
Verceia (c. c.) (1) 130
Vercelli 96
Vercurago S. Girol. (c. c.) (1) 130
Verdello (1). 159
Vergato 9
Vernante 109
Vernazza 109
Verolengo 100
Verona Porta Nuova (1) . . . 138
Verona Porta Vescovo (1) . . 138
Verrès 95
Verzuolo 109
Vespolate 97
Vezzano 109
Via Cattaneo (c. c.) 109
Viadana Bresciana 109
Viareggio 1
Vibonati 49
Vicarello (c. c.) 58
Vicchio 45
Vicenza (1) 146
Vicofertile 109
Vicovaro 62
Vidalengo (1) 128
Vietri sul Mare 94
Vievola 109

Z

Parte

PROSPETTO *B* indicante i chilometri di cui dovranno essere diminuite le attuali per quelle rappresentate dai numeri esposti in testa

	112	113	114	115	116	117	118	119	120	121	122	123	124	125	126	127	128	129	130	131	132	133	134
																							Chilometri
1																							
2																							
3																							
4																							
5																							
6																							
7																							
8																							
9																					13	15	15
10																							
11																					10	10	10
12			1	1	1	1	1		1	1	*	1	1	1				*	1	*	16	16	16
13	4	5	11	11	11	11	11	8	11	11	10	11	11	11	10 (a)	1	9	10	11	10	19	19	19
14	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5 (a)	1	5	5	5	5	5	5	5
15																					13	15	15
16																					13	15	15
17																					13	15	15
18																					9	9	9
19																							
20																					(b)	(b)	(b)
21																					(c)	(c)	(c)
22																					13	14	14
23																					7	7	7
24																					1	1	1
25																					13	15	15
26																					13	15	15

1ª

distanze tassabili dalle stazioni rappresentate dai numeri esposti nella 1ª colonna a ciascuna delle successive colonne, e viceversa.

135	136	137	138	139	140	141	142	143	144	145	146	147	148	149	150	151	152	153	154	155	156	157	158	159
da diminuire																								
																			*	17	2			
																				16	2			
																			4	21	2			
																		10	16	22	2			
		4	10	11	10	10	10	10	10									21	20	22	2			
																				15	2			
																			7	22	2			
																		8	14	22	2			
15	15	15	15	16	15	15	15	15	13									21	20	22	2	*		
																		9	15	20	*			
10	10	10	10	11	10	10	10	10	10	10	10	6	10	10	7	*		19	18	20	*			
16	16	16	16	17	16	16	16	16	16	16	16	7	16	15	8	1	*	20	19	21	1	1		
19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	7	19	15	8	1	*	20	19	21	1	11	1	
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5		5	1				6	5	7		5	1	
15	15	15	15	16	15	15	15	11										21	20	22	2	*		
15	15	15	15	16	15	15	15	5										21	20	22	2	*		
15	15	15	15	16	15	15	*											21	20	22	2	*		
9	9	9	9	9	5	1												11	10	11		*		
																				**				
(b)	(b)	(b)	(b)	(b)														2	1	2		*		
(c)	(c)	(c)	(c)	(c)														1	(b)	1		(l)		
14	14	14	14	14	10	6												16	15	16		*		
7	7	7	7	7	3													9	8	9		*		
1	1	1	1	1														3	2	3		*		
15	15	15	15	16	15	15	14	3										21	20	22	2	*		
15	15	15	15	16	14	10												20	19	20	1	*		

Chilometri

	112	113	114	115	116	117	118	119	120	121	122	123	124	125	126	127	128	129	130	131	132	133	134
27			*																3	2	19	21	21
28			5	2 (d) 1 (e)					4									4	8	7	20	20	20
29			12	9 (d) 8 (e)	5				12						2 (a)			11	13	12	21	21	21
30			12	12	11	4	*		12			4	3	11	8 (a)		7	11	12	11	20	20	20
31			12	12	12	12	9 (d) 6 (e)	*	12	8	2	12	12		11 (a)	2		11	12	11	20	20	20
32	1	2	13	13	13	13	13 (d) 11 (e)	5	13	13	7	13	13		12 (a)	3		12	13	12	21	21	21
33	5	6	12	12	12	12	12	9	12	12	11	12	12	12	11 (a)	2	10	11	12	11	20	20	20
34	6	7	13	13	13	13	13	10	13	13	12	13	13		12 (a)	3		12	13	12	21	21	21
35	5	6	12	12	12	12	12	9	12	12	11	12	12	12	11 (a)	2	10	11	12	11	20	20	20
36																					7	15	15
37																					1	15	15
38																						9	15
39																							15
40																							3
41																							
42																							
43																							
44																							
45																					13	15	15
46																					13	15	15
47																					13	15	15
48																					13	15	15
49																					13	15	15
50																					13	15	15
51																					12	15	15
52																					6	15	15
53																						7	15
54																							7
55																							

135	136	137	138	139	140	141	142	143	144	145	146	147	148	149	150	151	152	153	154	155	156	157	158	159
da diminuire																								
21	21	21	21	21	21	21	21	21	19	2									21	23	3	6		
20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	7									20	22	2	11	1	
21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	14									21	23	3	13	3	
20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	5		4					21	20	22	2	12	2	1
20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	14		13	6					20	22	2	12	2	4
21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	19	3	18	11	4				21	23	3	13	3	5
20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	7	20	15	8	1		21	20	22	2	12	2	4
21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	9	21	17	10	3	2		21	23	3	13	3	5
20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	8	20	16	9	2	1	21	20	22	2	12	2	4
15	15	15	15	16	15	15	15	15	13									21	20	22	2	*		
15	15	15	15	16	15	15	15	15	13									21	20	22	2	*		
15	15	15	15	16	15	15	15	15	13									21	20	22	2	*		
15	15	15	15	16	15	15	15	15	13									21	20	22	2	*		
11	15	15	15	16	15	15	15	15	13									21	20	22	2	*		
3 (d) 2 (e)	15 (d) 14 (e)	15	15	16	15	15	15	15	13									21	20	22	2	*		
	4	15	15	16	15	15	15	15	13									21	20	22	2	*		
		15	15	16	15	15	15	15	13									21	20	22	2	*		
	2	15	15	16	15	15	15	15	13									21	20	22	2	*		
15	15	15	15	16	15	15	15	14	2									21	20	22	2	*		
15	15	15	15	16	15	15	15	15	3									21	20	22	2	*		
15	15	15	15	16	15	15	15	12	*									21	20	22	2	*		
15	15	15	15	16	15	15	2											21	20	22	2	*		
15	15	15	15	16	15	15	3											21	20	22	2	*		
15	15	15	15	16	15	15	15	15	9 (d) 8 (e)									21	20	22	2	*		
15	15	15	15	16	15	15	15	15	13									21	20	22	2	*		
15	15	15	15	16	15	15	15	15	13									21	20	22	2	*		
15	15	15	15	16	15	15	15	15	13									21	20	22	2	*		
15	15	15	15	16	15	15	15	15	13									21	20	22	2	*		
	8	15	15	16	15	15	15	15	13									21	20	22	2	*		

	112	113	114	115	116	117	118	119	120	121	122	123	124	125	126	127	128	129	130	131	132	133	134
																							Chilometri
56																							
57																							
58																							
59																					13	15	15
60																					12	15	15
61																						10 (f) 13 (g)	15
62																						2 (g)	14
63																							3 (f) 6 (g)
64																							
65																							
66																							6
67																							7
68																						11	15
69																							
70																							
71																							
72																							
73																							
74																					12	15	15
75																					12	15	15
76																					13	15	15
77																					13	15	15
78																							15
79																							15
80																							11 (f) 14 (g)
81																							11 (f) 14 (g)
82																						4 (f) 7 (g)	15
83																					1 (g)	15	15
84																					10 (f) 13 (g)	15	15

135	136	137	138	139	140	141	142	143	144	145	146	147	148	149	150	151	152	153	154	155	156	157	158	159
da diminuire																								
		14	15	16	15	15	15	15	13									21	20	22	2	*		
			4	5	4	4	4	4	4									16	20	22	2			
			3	4	3	3	3	8	3									15	20	22	2			
15	15	15	15	16	15	15	15	15	7									21	20	22	2	*		
15	15	15	15	16	15	15	17	14	2									21	20	22	2	*		
15	15	15	15	16	15	15	15	14	2									21	20	22	2	*		
15	15	15	15	16	15	15	15	14	2									21	20	22	2	*		
11 (f) 14 (g)	15	15	15	16	15	17	15	14	2									21	20	22	2	*		
4 (f) 7 (g)	15	15	15	16	15	15	15	14	2									21	20	22	2	*		
3 (g)	15	15	15	16	15	15	15	14	2									21	20	22	2	*		
14	15	15	15	16	15	15	15	15	13									21	20	22	2	*		
15	15	15	15	16	15	15	15	15	4									21	20	22	2	*		
15	15	15	15	16	15	15	15	14	2									2	20	22	2	*		
1 (f) 5 ( )	15	15	15	16	15	15	15	15	13									21	20	22	2	*		
	4 (g)	15	15	16	15	15	15	15	13									21	20	22	2	*		
		1 (f) 5 (g)	7 (f) 11 (g)	8	7 (f) 11 (g)	7	7 (f) 11 (g)	7 (f) 11 (g)	7 (f) 11 (g)									19	20	22	2			
		4 (f) 7 (g)	10 (f) 13 (g)	11	10 (f) 13 (g)	10	10 (f) 13 (g)	10 (f) 13 (g)	2									18	20	22	2			
	1 (f) 5 (g)	15	15	16	15	15	15	14	2									21	20	22	2	*		
15	15	15	15	16	15	15	15	8										21	20	22	2	*		
15	15	15	15	16	15	15	5											21	20	22	2	*		
15	15	15	15	16	15	15	15	10										21	20	22	2	*		
15	15	15	15	16	15	15	15	4										21	20	22	2	*		
15	15	15	15	16	15	15	15	13	1									21	20	22	2	*		
15	15	15	15	16	15	15	15	5										21	20	22	2	*		
15	15	15	15	16	15	15	12	1										21	20	22	2	*		
15	15	15	15	16	15	15	7											21	20	22	2	*		
15	15	15	15	16	15	15	3											21	20	22	2	*		
15	15	15	15	16	15	15	3											21	20	22	2	*		
15	15	15	15	16	15	15	3											21	20	22	2	*		

	112	113	114	115	116	117	118	119	120	121	122	123	124	125	126	127	128	129	130	131	132	133	134
																							Chilometri
85																							15
86																							15
87																						3 (f) 6 (g)	15
88																						2 (f) 5 (g)	15
89																						7 (f) 10 (g)	15
90																					4 (f) 7 (g)	15	15
91																					3 (f) 6 (g)	15	15
92																					8 (f) 11 (g)	15	15
93																					9 (f) 12 (g)	15	15
94																					12	15	15
95																							
96																							
97																							
98																							
99																							
100																							
101																							
102																							
103																							
104																							
105																							
106																							
107																							
108																							
109																							
110																							
111																							

135	136	137	138	139	140	141	142	143	144	145	146	147	148	149	150	151	152	153	154	155	156	157	158	159
da diminuire																								
15	15	15	15	16	15	15	15	9										21	20	22	2	*		
15	15	15	15	16	15	15	15	5										21	20	22	2	*		
15	15	15	15	16	15	15	3											21	20	22	2	*		
15	15	15	15	16	15	15	3											21	20	22	2	*		
15	15	15	15	16	15	15	3											21	20	22	2	*		
15	15	15	15	16	15	15	3											21	20	22	2	*		
15	15	15	15	16	15	15	3											21	20	22	2	*		
15	15	15	15	16	15	15	3											21	20	22	2	*		
15	15	15	15	16	15	15	3											21	20	22	2	*		
15	15	15	15	16	15	15	3											21	20	22	2	*		
																				1	(h)			
																				2	*			
																				8	*			
																				6	*			
																				2	*			
																				9 (f) 8 (g)	*			
																				1	(h)			
																				8	*			
																				1	(h)			
																				8	*			
																				(h)	*			
																				7	*			
																				4	*			
																				1	(i)			
																				9	*			
																				8	*			
																				4	*			

NOTE

* La distanza è uguale tanto per la via di *Nogara-Isola della Scala* (indicata nel Prospetto *C.*) quanto per quella attuale.

** La distanza è uguale tanto per la via di *Bologna* (indicata nel Prospetto *C*) quanto per quella attuale.

*** La distanza è uguale tanto per la via di *Dossobuono-Isola della Scala-Bologna-Castel Bolognese*, quanto per quella di *Modena-Castel Bolognese*.

a) Diminuzione da apportarsi nei soli prontuari per le gestioni merci.

b) Deve essere cambiato l'instradamento attuale con quello via *Isola della Scala-Bologna*, ecc.

c) La distanza aumenta di un Km. ed è computata per la via *Isola della Scala-Bologna*, ecc.

d) Diminuzione da apportarsi alla distanza valevole per la tassazione dei trasporti viaggiatori e merci a G. V.

e) Diminuzione da apportarsi alla distanza valevole per la tassazione dei trasporti a P. V. O.

f) Diminuzione da apportarsi in prontuari per le gestioni merci.

g) Diminuzione da apportarsi nei prontuari per le gestioni viaggiatori.

h) Deve essere cambiato l'attuale istradamento indicante la via di *Dossobuono* con quello indicante la via *Isola della Scala-Nogara*, ecc.

i) Deve essere cambiato l'attuale instradamento con quello indicante la via *Isola della Scala-Nogara*. La distanza è uguale anche per la via di *Cerea-Mantova*.

l) La distanza aumenta di Km. 1 ed è computata tanto per la via di *Dossobuono-Isola della Scala-Bologna-Castel Bolognese* quanto per quella di *Modena-Castel Bolognese*.

Avvertenza importante. — Quando per una determinata relazione la distanza risulta eguale per due vie, nei prontuari valevoli per la tassazione dei trasporti viaggiatori e bagagli dovranno essere esposti ambedue gl'instradamenti mentre in quelli da valere per la tassazione dei trasporti merci ne dovrà essere esposto uno soltanto.

Parte 1ª

PROSPETTO *C* indicante le stazioni e gruppi di stazioni per i quali debbono aver luogo le varianti alle distanze.

Numero corrispondente a quello del Prospetto *B*.	LINEE cui appartengono le stazioni e gruppi di stazioni contro indicati	STAZIONI e gruppi di stazioni interessati nel transito sul tronco Nogara-Isola della Scala	Istradamento
1	Genova-Pisa	Viareggio	211.23.86
2	id.	Torre del Lago	211.23.86.181
3	id.	Migliarino Pisano	211.23.117
4	Viareggio-Lucca	Massarosa	211.23.86
5	id.	Nozzano	
6	Milano-Bologna	Samoggia	
7	id.	Anzola (c. c.)	211.23
8	id.	Lavino	
9	Milano-Bologna	Bologna	211
	Bologna-Pistoia-Firenze	da Borgo Panigale a Firenze S. M. N.	
	Pistoia-Pisa	da Pontelungo (c. c.) a Bagni di Montecatini.	211.23
	Bologna-Ancona	S. Lazzaro di Savena (c. c.) a Imola	
	Firenze-Empoli-Pisa-Livorno	Firenze P. P., S. Donnino	211.23.72
	Firenze-Chiusi-Roma	Firenze C. M. a Compiobbi	
10	Mantova-Legnago-Monselice	Gazzo di Bigarello	
11	id.	Castel d'Ario	211.202
12	id.	Bonferraro	
13	id.	Nogara	211
14	id.	Sanguinetto	211.202

Numero corrispondente a quello del Prospetto *B*.	LINEE cui appartengono le stazioni e gruppi di stazioni contro indicati	STAZIONI e gruppi di stazioni interessati nel transito sul tronco Nogara-Isola della Scala	Istradamento
15	Bologna-Padova	Corticella	
16	id.	Castelmaggiore	
17	id.	S. Giorgio di Piano	211.23
18	id.	S. Pietro in Casale	
19	id.	Galliera	
20	Ferrara - Ravenna - Rimini	Ravenna	211.23.44
	id.	Classe, Savio, Cesenatico	211.23.44.126
21	Ferrara - Ravenna - Rimini	Cervia, Bellaria	
22	id.	Viserba	211.23.130
23	Lugo-Lavezzola	S. Agata sul Santerno	
24	id.	Massalombarda	
25	Castel Bolognese-Ravenna	Solarolo	211.23.44
26	id.	da Lugo a Godo	
27	Bologna-Verona	Bertalia (c. c.)	
28	id.	Panigale Scala (c. c.).	
29	id.	Calderara di Reno (c.c.)	
30	id.	Tavernelle d'Emilia	
31	id.	S. Giacomo di Mart. (c. c.)	
32	id.	Poggio (c. c.)	211
33	id.	Persiceto	
34	Bologna-Verona	Amola (c. c.) Tramuschio (c. c.) Villa Poma (c. c.)	
35	id.	da Crocetta (c. c.) a Quarantoli (c. c.), Poggio Rusco, da Rovere Scalo a Roncanova di G. V.	

Numero corrispondente a quello del Prospetto B.	LINEE cui appartengono le stazioni e gruppi di stazioni contro indicati	STAZIONI e gruppi di stazioni interessati nel transito sul tronco Nogara-Isola della Scala	Istradamento
36	Pistoia-Pisa	Borgo a Buggiano	
37	id.	Pescia	
38	id.	Montecarlo S. Salvatore	
39	id.	Altopascio	
40	id.	Porcari	
41	id.	Tassignano	211.23
42	id.	Lucca, Ripafratta	
43	id.	Montuolo, Bagni di S. Giuliano	
44	id.	Rigoli	
	Bologna-Ancona	Castel Bolognese, Faenza, Forlimpopoli a Savignano di Rom.	
	Faenza-Firenze	da Brisighella a Montorsoli	211.23.69
45	Firenze-Chiusi-Roma	da Pontassieve a Panicale, da Baschi a Bassano in Teverina Fara Sabina	211.23.69.204
	Terontola-Foligno	da Tuoro a Ponte San Giovanni	211.23.69.204.165
	Borgo S. Lorenzo-Pontassieve	da Vicchio a Rufina	211.23.69
	Attigliano-Viterbo	da Sipicciano a Viterbo P. Fiorent.	211.23.69.204
46	Bologna-Ancona	Forlì	
47	id.	S. Arcangelo di R.	211.23
	Bologna-Ancona	da Rimini a Palombina (c. c.)	
48	Orte-Ancona	da Terni a Castel Ferretti	211.23.70
	Terontola-Foligno	Spello	211.23.70.74

Numero corrispondente a quello del Prospetto *B.*	LINEE cui appartengono le stazioni e gruppi di stazioni contro indicati	STAZIONI e gruppi di stazioni interessati nel transito sul tronco Nogara-Isola della Scala	Istradamento
48	Porto Civitanova-Macerata-Albacina	da Tolentino a Cerreto d'Esi	211.23.70.2
	Fabriano-S. Arcangelo di R.	da Melano Marischio a Urbino	211.23.70
	Castellamare A.-Rieti-Terni	da Aquila degli Abr. a Stroncone	211.23.70.164
49	Bologna-Ancona	Ancona e Scalo	211.23
	Porto Civitanova-Macerata-Albacina	da Montecosaro a Pollenza	211.23.121
	Sambenedetto del Tr.-Ascoli Piceno	da Monteprandone ad Ascoli Piceno	
	Giulianova-Teramo	da Colleranesco (c. c.) a Teramo	211.23
	Ancona-Foggia	da Varano a Foggia	211.23
	Castellamare A.-Rieti-Terni	da Chieti a Paganica	
	Roma-Sulmona	da Tagliacozzo a Bugnara	211.23.45
	Sulmona-Isernia-Campobasso	da Sulmona Intr. a Boiano	211.23.45.160
		da S. Polo Matese a Guardiaregia	211.23.163
	Roccasecca-Avezzano	da Fontana Liri a Capistrello	211.23.45.14
	Caianello-Vairano-Isernia	da Presenzano a Isernia	211.23.45.160
	Foggia-Napoli	da Cervaro a Apice S. Arcangelo	211.23.73
	id.	Paduli, da Vitulano a Amoresi	211.13.163.19
	id.	Benevento	
	Benevento-Campobasso-Termoli	da Pietra Elcina a Guglionesi Port.	211.23.163
	Benevento-Avellino	da Benevento P. R. a Prata Pratola	

Numero corrispondente a quello del Prospetto B.	LINEE cui appartengono le stazioni e gruppi di stazioni contro indicati	STAZIONI e gruppi di stazioni interessati nel transito sul tronco Nogara-Isola della Scala	Istradamento
(segue) 49	Cancello-Avellino	da Castel S. Giorgio ad Avellino	211.23.163
	Avellino-Rocchetta S. Ant.	da Salza Irpina a Paternopoli	211.23.163.13
	id.	da Castelvetere (c. c.) a Pisciolo (c. c.)	211.23.73.133
	Mercato S. Sev.-Salerno	da Fisciano a Fratte	211.23.163.90
	Napoli-Taranto	Salerno	211.23.163.19
	id.	da Pontecagnano a Persano	211.23.163.143
	id.	da Contursi a Tito	211.23.73.124
	id.	Potenza Inferiore	211.23.73
	id.	da Vaglio di Basilicata a Chiatona	211.23.73.124
	id.	Taranto	211.23.73.15
	Foggia-Otranto	da Incoronata a Otranto	211.23
	Telese Cerreto-Telese-Bagni	Telese Bagni	211.23.163.19
	Ofantino-Margherita di Savoia	Margherita di S.	211.23.73
	Foggia-Candela-Potenza Inf.	da Ordona a Potenza Superiore	211.23.73
	Bari-Taranto	da Modugno a Massafra	211.23.73.15
	Rocchetta S. A.-Gioia del Colle	da S. Nicola di Melfi a Santeramo	211.23.73.133
	Barletta-Spinazzola	da Monte Altino (c. c.) a Minervino M.	211.23.73.16
	id.	Acquatetta	211.23.73.133.159
	Foggia-Manfredonia	da Tortorella (c. c.) a Manfredonia	211.23.73
	Foggia-Lucera	da Vaccarella (c .c.) a Lucera	211.23.73

Numero corrispondente a quello del Prospetto *B.*	LINEE cui appartengono le stazioni e gruppi di stazioni contro indicati	STAZIONI e gruppi di stazioni interessati nel transito sul tronco Nogara-Isola della Scala	Istradamento
	Zollino-Gallipoli	da Soleto a Gallipoli e scalo	211.23.73.187
	Battipaglia-Reggio di Calabria	da S. Nicola Varco a Reggio di C. P.°	211.23.163.143
	Sicignano-Castrocucco	da Galdo a Lagonegro	211.23.73.124
	Taranto-Brindisi	Monteiasi, Montemesola, Grottaglie	211.23.15.161
	id.	da Francavilla F. a Mesagne	211.23.73.28
	Sibari-Nocera Tirinese	da Cassano all'I. a Pietrafitta	211.23.6.52.93
	Catanzaro M.-S. Eufemia (dir.)	da S. Maria di Catanz. a Sambiase	211.23.163.143.140
	Metaponto-Reggio di C.	da S. Basilio Pisticci a Condofuri	211.23.6.52.93
49	id.	da Melito di P. S. a San Gregorio	211.23.163.143.127
	Messina-Siracusa	da Messina Porto a Siracusa Porto	211.23.163.143.184
	Siracusa-Licata	da S. Teresa Longarini a Biscari	211.23.163.143.184.156
		da Dirillo a Licata P.	211.23.163.143.184.22.35
	Bicocca-Aragona Cald.	da S. Martino Piana a Aragona C.	211.23.163.143.184.22
	Canicattì-Licata	da Delia a S. Oliva	212.23.163.143.184.22.35
	Valsavoja-Caltagirone	da Leone a Caltagirone	211.23 163.143.184
	Messina-Termini Imerese	da Gesso a Buonfornello	211.23 163.143.184
	Porto Empedocle-Palermo	da P. Empedocle P. a Girgenti	211.23.163.143.184.22.7
	id.	da Comitini a Cerda	211.23.163.143.184.162
	id.	da Termini Im. a Palermo Porto	211.23.163.143.184

Numero corrispondente a quello del Prospetto *B*.	LINEE cui appartengono le stazioni e gruppi di stazioni contro indicati	STAZIONI e gruppi di stazioni interessati nel transito sul tronco Nogara-Isola della Scala	Istradamento
49	S. Caterina X.-Roccapalumba Alia	da Mimiani S. Cataldo a Vallelunga	211.23.163.143.184.22
49	id.	Valledolmo Marcatobianco	211.23.163.143.184.162
49	Palermo - Màrsala-Trapani	da Palermo Lolli a Trapani	211.23.163.143.184
50	Faenza-Firenze	Caldine	211.23.72
51	Firenze-Empoli-Pisa-Livorno	Signa	211.23.72
52	id.	Carmignano	211.23.72
53	id.	Montelupo	211.23.72
54	Firenze-Empoli-Pisa-Livorno	Empoli	211.23.72.67
54	Empoli-Chiusi	Granaiolo, Castel Fiorent., Barberino di V. E. (c. c.), Poggibonsi, da Arbia ad Asciano, da Lucignano a Torrita	211.23.72.67
54	Asciano-Montepescali	da Montalceto (c. c.) a Monte Amiata	211.23.72.67.10
55	Firenze-Empoli-Pisa-Livorno	S. Miniato Fucecchio	211.23.72
56	id.	S. Romano Mont.	211.23.72
57	id.	La Rotta	211.23.72
58	Firenze-Empoli-Pisa-Livorno	da Pontedera a Navacchio	211.23.117
58	id.	Pisa Centr., Pisa P. N., Pisa P. F., Tombolo, Livorno S. M., Livorno Torr., Livorno M	211.23
58	Asciano-Montepescali	Roccastrada, Sticciano	211.23.117 *a)* 211.23.198 *b)*
58	Livorno Centr.-Vada	da Livorno Centr. a Castiglioncello	211.23.217

Numero corrispondente a quello del Prospetto *B.*	LINEE cui appartengono le stazioni e gruppi di stazioni contro indicati	STAZIONI e gruppi di stazioni interessati nel transito sul tronco Nogara-Isola della Scala	Istradamento
	Livorno-Colle Salvetti	Stagno (c. c.), Guasticce (c. c.)	
	Pisa-Roma	da Vicarello a Rosignano Castellina	211.23.117
	id.	da Vada a Maccarese	
58	Cecina-Saline di Volt.	da Riparbella a Saline di Volt.	211.23.117 *a*)
	Campiglia M.-Piombino	da Poggio all'Agn. a Piombino	211.23.198 *b*)
	Palo-Ladispoli	Ladispoli	
59	Firenze-Chiusi-Roma	Sieci	211.23.72
60	id.	da Chiusi a Orvieto, da Orte a Poggio Mirteto, Monterotondo, Sette Bagni	
61	id.	Portonaccio, Roma S. Lorenzo	211.23.69.204
	Firenze-Chiusi-Roma	Roma-Termini	
	Roma-Sulmona	Roma-P. Maggiore	
	id.	da Cervara di R. a Cineto Romano	
62	Roma-Frascati	Frascati	
	Ciampino-Velletri-Segni P.	da Frattocchie (c. c.) a Artena Valm.	
	Roma-Napoli	da Ciampino a Pofi Castro	211.23.69.204.135
	Velletri-Terracina	da Giulianello R. a Terracina	
63	Firenze-Chiusi-Roma	Roma-Tuscolana	
64	id.	Ostiense	
65	id.	Roma-Trastevere	
66	Empoli-Chiusi	Ponte a Elsa, Certaldo, Castellina in Ch., Siena, Rapolano	211.23.72.67

Numero corrispondente a quello del Prospetto B.	LINEE cui appartengono le stazioni e gruppi di stazioni contro indicati	STAZIONI e gruppi di stazioni interessati nel transito sul tronco Novara-Isola della Scala	Istradamento
67	id.	Montepulciano	211.23.72.67
68	id.	Chianciano	211.23.69.204.54
69	Asciano-Montepescali	S. Angelo Cinigiano	
70	id.	Monte Antico	211.23.72.67.10
71	id.	Paganico Grossetano	
72	Pisa-Roma Ponte Galera-Fiumicino	Ponte Galera da Porto (c. c.) a Fiumicino	211.23.69.204.135
73	Pisa-Roma	Magliana	
74	Orte-Ancona	Nera Montoro	211.23.69.204.108
75	id.	Narni Amelia	
76	Terentola-Foligno	Bastia	211.23.69.204.165
77	id.	Assisi	
78	Roma-Sulmona	Roviano	
79	id.	Arsoli	211.23.69.204.135
80	id.	Riofreddo	
81	id.	Pereto	
82	id.	Carsoli	
83	id.	Colli di Monte B.	211.23.45
84	id.	Sante Marie	
85	Roma-Napoli	Ceprano	211.23.69.204.135
86	id.	Isoletta	
87	id.	da Roccasecca a Rocca d'Evandro	211.23.45.14
88	id.	Mignano	
89	id.	Tora Presenzano	211.23.45.80.30
90	Roma-Napoli	Caianello V., Riardo Pietr., da Sparanise ad Acerra, Valsacco, Napoli e scali	211.23.45.80

Numero corrispondente a quello del Prospetto *B.*	LINEE cui appartengono le stazioni e gruppi di stazioni contro indicati	STAZIONI e gruppi di stazioni interessati nel transito sul tronco Nogara-Isola della Scala	Istradamento
	Roccasecca-Avezzano	Arce	211. 23. 45. 14
	Sparanise-Gaeta Elena	da Maiorisi (c. c.) a Gaeta Elena	211. 23. 45. 80
90	Foggia-Napoli	da Valle di Madd. a Casoria Afrag.	211. 23. 45. 80. 30
	Cancello - Castellamare di Stabia-Gragnano	da Morigliano a Gragnano	211. 23. 45. 80. 34
	Cancello-Avellino	Nola, Palma S. Gen.	211. 23. 45. 80. 101
	Napoli-Taranto	da S. Giovanni a T. a Torre del Greco	
	id.	da Villa Inglese a Scafati	211. 23. 45. 80. 30
	id.	Angri	211. 23. 45. 80. 34 211. 23. 163. 19
91	Roma-Napoli	Teano, Casalnuovo	211. 23. 45. 80. 30
	Cancello-Avellino	Sarno	
92	Foggia-Napoli	Frasso Telesino D.	211. 20. 163. 19
93	Cancello-Avellino	Codola	211. 23. 163. 13
	Napoli-Taranto	da Paganica a Cava dei Tirreni	211. 23. 163. 59
94	Napoli-Taranto	Vietri sul Mare	211. 23. 163. 143
95	Confine trans.-Susa-Torino	da Modane stazione a Torino P. N.	211. 202. 89. 113. 178
	Torino-Milano	da Torino P. S. a San Germano V.	
	Santhià-Arona	Carisio	
	Chivasso-Ivrea-Aosta	da Montanaro ad Aosta	
	Airasca-Cuneo-Ventimiglia	da Scalenghe a Vigone	
	Torino-Torre Pell.	da Sangone a Torre P.	
	Bricherasio-Barge	da Campiglione Fenile a Barge	
	Asti-Chivasso	da Cavagnolo B. a San Sebastiano Po	211. 202. 89. 113. 178. 55

Numero corrispondente a quello del Prospetto B.	LINEE cui appartengono le stazioni e gruppi di stazioni contro indicati	STAZIONI e gruppi di stazioni interessati nel transito sul tronco Nogara-Isola della Scala	Istradamento
96	Torino-Milano	Vercelli	211.202.89.113
	Valenza-Vercelli	Asigliano	211.202.89.113.178
97	Alessandria-Arona	Vespolate	211.202.89.113.100
98	Valenza-Vercelli	Rive	211.202.89.113.39
99	id.	Pertengo	211.202.89.113.100.39
100	Casale Monferrato-Chivasso	Verolengo	211.202.89.113.39
101	Milano-Pavia	Villamaggiore	211.202.89.113
102	Airasca-Cuneo-Ventimiglia	Villafranca Piem.	211.202.89.115.5.49
103	Torino-Alessandria	Torino Smistam.	211.202.89.113.178
104	id.	Moncalieri	211..202.89.115.5
105	Milano-Bologna	Milano P. Romana, Rogoredo	211.202.89.58
	Milano-Pavia	Chiaravalle M. (c. c.)	211.202.89.58.113
106	Pavia-Cremona-Brescia	Robecco Pontevico	211.202.89.62
107	Bergamo-Cremona	Casaletto Vaprio	
108	Peri - Verona-Mantova - Modena	S. Antonio Mant.	211.202.89
109	Alessandria-Arona	da Valmadonna a Bozzole Monte (c. c.)	211.202.89.113.163
	id.	Torreberetti	211.202.89.113
	id.	Sartirana	211.202.89.113.163
	id.	Valle, Olevano	211.202.89.113.100
	id.	Mortara	211.202.89.113
	id.	Albonese (c. c.), Borgo Lavezzaro	211.202.89.113.100
	Valenza-Vercelli	da Monte Valenza (c.c.) a Borgo S. Mart.	211.202.89.113.163
	id.	Casale Monferrato	211.202.89.113.100
	id.	Balzola Martinetta	211.202.89.113.39

Numero corrispondente a quello del Prospetto B	LINEE cui appartengono le stazioni e gruppi di stazioni contro indicati	STAZIONI e gruppi di stazioni interessati nel transito sul tronco Nogara Isola della Scala	Istradamento
	Casale Monferrato-Chivasso	da Casale Popolo a Calciavacca	211.202.89.113.39
	Torreberetti-Pavia	da Castellaro a Sairano (c. c.)	
	Milano-Pavia	Certosa	211.202.89.113
	Vercelli - Mortara - Stradella-Voghera	da Vinzaglio Torr. a Bressana Bott.	
	id.	da Bressana Argine a Barbianello	211.202.89.115
	id.	Lungavilla	211.202.89.113
	Mortara-Asti-Castagnole Lanze	da Castel d'Agogna a Portacomaro	211.202.89.113.100
	id.	da S. Marzanotto a Costigliole (Molta di)	211.202.89.115.11
	Alessandria-Cavallerm.	da Cantalupo a Madonna del Pil.	211.202.89.115.5
109	Torino-Bra-Savona	Villastellone, Carmagnola	211.202.89.115.5.172
	id.	da Sommariva del Bosco a Carrù	211.202.89.115.5.25
	id.	da Niella a Cengio	211.202.89.115.5.141
	id.	S. Giuseppe di Cairo	211.202.89.115.5
	id.	Ferrania, Sella Alt.	211.202.89.115.5.141
	id.	Santuario	211.202.89.115.146
	Bastia-Mondovì-Cuneo	da Bastia Mondovì a Margarita	211.202.89.115.5.25
	id.	Beinette, Civalleri C.	211.202.89.115.5.49.63
	Ceva-Ormea	da Nucetto a Ormea	211.202.29.115.5.141
	Carmagnola-Cuneo	Racconigi	211.202.89.115.172
	id.	Cavallermaggiore	211.202.89.115.5
	id.	da Savigliano a S. Benigno (c. c.)	211.202.89.115.5.49

Numero corrispondente a quello del Prospetto B.	LINEE cui appartengono le stazioni e gruppi di stazioni contro indicati	STAZIONI e gruppi di stazioni interessati nel transito sul tronco Nogara-Isola della Scala	Istradamento
	Savigliano-Saluzzo	da Madonna delle Gr. (c. c.) a Lagnasco	211.202.89.115.5.49.149
	Moretta - Cavallermaggiore	da Villanova Sol. a Cavallerleone	211.202.89.115.5.49
	Airasca-Cuneo-Ventimiglia	Moretta	211.202.89.115.5.49
		Torre S. Giorgio, Cervignasco	211.202.89.115.5.99
	id.	Saluzzo	211.202.89.115.5.149
	id.	da Manta a S. Benigno al Grana	211.202.89.115.5.49.144
	id.	da Cuneo a Tenda	211.202.89.115.5.49.149
	id.	Airole, Bevera	211.202.89.115.5.146
	Busca-Dronero	da Castelletto Busca a Dronero	211.202.89.115.5.49.144
	Alessandria - Acqui - Savona	da Borgoratto a Cairo Montenotte	211.202.89.115.5
109	Asti-Ovada-Genova	S. Marzanotto Rivi-Mongardino	211.202.89.115.11
	id.	da Vigliano d'Asti a Mombaruzzo	211.202.89.115.5.102
	id.	Alice Belcolle	211.202.89.115.5.102 211.202.89.115.5.1
	id.	Visone, Prasco Crem.	211.202.89.115.5.1
	id.	Molare	211.202.89.115.5.109
	id.	Ovada	211.202.89.115.5
	id.	da Rossiglione a Acquasanta	211.202.89.115.5.109
	id.	Granara, Borzoli	211.202.89.115.146
	Trofarello-Chieri	Madonna della Scala, Chieri	211.202.89.115.5
	Torino-Alessndria	da Testona (c. c.) a Solero	211.202.89.115.5
	id.	Alessandria	211.202.89.115

Numero corrispondente a quello del Prospetto *B.*	LINEE cui appartengono le stazioni e gruppi di stazioni contro indicati	STAZIONI e gruppi di stazioni interessati nel transito sul tronco Novara-Isola della Scala	Istradamento
	Piacenza-Alessandria e Tortona-Novi	da S. Nicolò a Pozzolo Formigaro	211.202.89.115
	Alessandria-Genova	Frugarolo	211.202.89.115.105
	id.	Novi Ligure	211.202.89.115
	id.	da Serravalle Scrivia a Genova e scali	211.202.89.115.105
	Genova-Ventimiglia	da Cornigliano a Ventimiglia st.	211.202.89.115.146
	Genova-Pisa	da Genova P. B. a Pieve di Sori	211.202.89.115.146
	id.	Sori	211.202.89.115.146 211.202.110.158
	id.	da Mulinetti (c. c.) a Riomaggiore	211.202.116.158
	id.	Spezia e Scalo	211.202.11.
	id.	Marcantone (c. c.), Arcola	211.202.116.180
109	id.	Sarzana	211.202.116
	id.	da Luni a Pietrasanta	211.202.116.148
	Spezia-Parma	da Vezzano a Vicofertile	211.202.116
	Sarzana-S. Stefano di M.	Ponzano Magra	211.202.116
	Milano-Bologna	da Melegnano a Casalpusterlengo	211.202.39.58
	id.	Codogno	211.202.89
	id.	da S. Stefano al C. a Pontenure	211.202.89.58
	id.	da Cadeo a Alseno	211.202.116.112 211.202.62.200
	id.	Borgo S. Donnino	211.202.62
	id	Castelguelfo, Ponte Taro (c. c.)	211.202.116.112
	id.	Parma	211.202.116

Numero corrispondente a quello del Prospetto B.	LINEE cui appartengono le stazioni e gruppi di stazioni contro indicati	STAZIONI e gruppi di stazioni interessati nel transito sul tronco Nogara-Isola della Scala	Istradamento
	id.	S. Prospero P. (c. c.)-Villa Cadè	211.202.116.112
	id.	Da Reggio Emilia a Rubiera.	211.202.89.95
	Pavia-Cremona-Brescia	Da Pavia a Cava Tigozzi.	211.202.62
	id.	Cremona.	211.202.89
	id.	Olmeneta.	211.202.62
	Parma-Brescia	da Torrile S. Polo a Viadana Bres.	211.202.89.116
	Bergamo-Cremona	da Crema a Casalbuttano.	211.202.62
	Cremona-Mantova	da Villetta Malagnino a Castellucchio	
109	Peri - Verona - Mantova-Modena	Mantova.	211.202
	id.	Suzzara, Gonzaga Reggiolo.	211.202.89
	id.	Carpi.	
	Cremona-Borgo S. Donnino	da Castelvetro a Castione dei M.	211.202.62
	Fornovo-Borgo S. Donnino	Fellegara, Medes.	211.202.116.208
	id.	Noceto, Borghetto.	211..202.62.200 211.202.116,112.200
	Asti-Chivasso	da Sessant a Cocconato	211.202.89.115.11
	Alessandria-Ovada	da Castellazzo Casalcerm. a Ovada N.	211.202.89.115.5
	Bolzaneto-Sampierd.	da Borzoli Trasta a Cornigl. ,Campi.	211.202.89.115.105
110	Milano-Bologna	Modena.	211.202.89
	id.	Castelfranco d'E.	211.202.89.95

Numero corrispondente a quello del Prospetto *B.*	LINEE cui appartengono le stazioni e gruppi di stazioni contro indicati	STAZIONI e gruppi di stazioni interessati nel transito sul tronco Nogara-Isola della Scala	Istradamento
110	Peri - Verona - Mantova - Modena	da Romanore a Motteggiana (c. c.) Rolo Novi Soliera, Villanova S. Pancrazio (c. c.).	211.202.89
111	Asti-Chivasso	Brozolo.	211.202.89.115.11
112	Chiasso-Milano	da Chiasso ad Albate Camerl. da Cantù Asnago a Camnago.	211.137.120.152
	Lecco-Como	Albate Trecallo.	211.137.120.152
113	Chiasso-Milano	Cucciago.	211.137.120.152
	id.	Seregno.	211.137.120
114	Lecco-Como	Casletto Rogeno	211.137.83
115	id.	Moiana	211.137.83
116	id.	Merone Pontenuovo	211.137.83
117	id.	Anzano del Parco	211.137.83
118	id.	Brenna Alzate	211.137.83
119	id.	Cantù	211.137.83
120	Ponte S. P. L. - Seregno	Paderno d'Adda	211.137.120
121	id.	Macherio	211.137.120
122	Monza-Calolzio O.	Arcore	211.137.120.174
123	Ponte S. P. L. - Seregno	Lesmo	211.137.120
	Monza-Calolzio O.	Usmate Carnate	211.137.120
	id.	Osnago	211.137.120.174
124	Monza-Calolzio O.	Cernusco Merate	211.137.120.174
	id.	Olgiate Molgora	211.137.31
125	Monza-Calolzio O.	Airuno	211.137.31
126	Pavia-Cremona-Brescia	Bagnolo Mella	211.137.26
127	Milano-Verona-Venezia	da Pioltello a Treviglio	211.179

Numero corrispondente a quello del Prospetto **B.**	LINEE cui appartengono le stazioni e gruppi di stazioni contro indicati	STAZIONI e gruppi di stazioni interessati nel transito sul tronco Nogara-Isola della Scala	Itradamento
127	Bergamo-Cremona	Treviglio Ovest	
128	Milano-Verona-Venezia	Vidalengo	
129	id.	Morengo	211.179
	Palazzolo S. O. Paratico S.	Capriolo, Paratico Sarn	
	Lecco-Bergamo-Rovato	da Lecco a Coccaglio	
	Lecco-Como	da Valmadrera a Molteno	
	Lecco-Colico	da Abbadia a Piona	
130	Colico-Sondrio-Chiavenna	da Colico a Sondrio	211.137.83
	id.	da Dubino (c. c.) a Chiav.	
	Ponte S. P. L. - Seregno	Terno, Calusco	211.137.120
	Milano-Ver.-Venezia	Rovato	
131	Milano-Ver.-Venezia	da Romano a Chiari	
	id.	Ospitaletto Br., Brescia	
132	Milano-Ver.-Venezia	Rezzato	
133	id.	Ponte S. Marco	
134	id.	Lonato	211.179
135	id.	Desenzano	
136	id.	S. Martino della Batt.	
137	id.	Peschiera	
	Milano-Ver.-Venezia	Casteln. di Ver., Somm.	
	id.	Verona P.N., Ver. P.V.	211
138	id.	S. Martino B., Vago Zevio	211.179
	Peri-Verona-Mantova Modena	da Ala, Peri Confine a Dossobuono (G. V.).	211
139	id.	Dossobuono P. V.	

Numero corrispondente a quello del Prospetto R.	LINEE cui appartengono le stazioni e gruppi di stazioni contro indicati	STAZIONI e gruppi di stazioni interessati nel transito sul tronco Nogara-Isola della Scala	Istradamento
140	Milano-Verona-Venezia	Caldiero	211.179
141	id.	Bagni di Caldiero	
142	id.	Sambonifacio	
143	id.	Lonigo	
144	id.	Montebello	
145	id.	Tavernelle	
	Milano-Ver.-Venezia	Vicenza	
146	Vicenza-Citt.-Treviso	Lisiera	211.179
	Vicenza-Schio	da Cavazzole a Schio	
147	Milano-Ver.-Venezia	Lerino	
148	Vicenza-Citt.-Treviso	S. Pietro in Gu	
149	id.	Carmignano di Br,	
150	id.	Fontaniva	
	Vicenza-Citt.-Treviso	Cittadella	
151	Padova-Bassano	da Rossano V. a Bassano	211.179.57
	Mestre-Primolano C.	da Solagna a Primol. S.	
152	Vicenza-Citt.-Treviso	Cittadella, S. Mart. di Lupari	211.179
153	Dossob.-Adria-Ch.	Castel d'Azzano (c. c.)	211
154	id.	Vigasio	
155	id.	Isola della Scala	—
156	id.	Bovolone	211
157	Peri-Verona-Mantova-Modena	Villafranca di Verona	211.66
158	id.	Mozzecane	
159	id.	Verdello	211.137.20

Parte 2ª.

PROSPETTO *A*. — INDICE delle Stazioni che hanno relazioni interessanti il transito sul tronco Dossobuono-Cerea.

STAZIONI	Numero corrispondente al prospetto 2º
A	
Abano	22
Abbadia	43
Abbiategrasso	50
Adria	14
Airasca	52
Airuno	65
Alano Fener. Val.	89
Albano S. A. (c. c.)	43
Albaredo	89
Albate Cam.	54
Albate Trecallo	54
Albizzate	50
Alfonsine	33
Alpignano	52
Annone Veneto	90
Anzano del P.	60
Aosta	52
Arcore	62
Ardenno Masino	43
Argenta	29
Arnaz	52
Arona e scalo	50
Arquà	12
Avigliana	52
B	
Badia	7
Bagni di Cal.	77
Bagnolo Mella	70
Bagnolo Piemonte	52
Barbariga (c. c.)	23
Bardonecchia Stazione	52
Bardonecchia C.	52
Barge	52
Baricetta	13
Bassano	85
Battaglia	21
Baveno	50
Beaulard	52
Belgirate	50
Bellano	43
Bellinzago	50
Belluno	89
Bergamo	43
Besnate	50
Besozzo	50
Beura	50
Bevilacqua	15
Bianzè	52
Bibiana	52
Bolzano N. (c. c.)	50
Borgofranco	52
Borgomanero	50
Borgone	52
Borgosatollo	71
Borgosesia	50
Borgo Ticino	50
Borgo Vercelli	50
Boschi S. A. (c. c.)	15
Bovisa (c. c.)	50
Bovolone	2
Brandizzo	52
Brenna Alz.	59
Brescia	42
Bricherasio	52
Briona	50
Brondolo	14
Buronzo	50
Bussoleno	52
Busto Arsizio	50

C

D

E

F

G

H

I

L

Paese Castagn. (c. c.)	90
Palazzolo sull'Oglio	43
Pallanza F. T.	50
Pallanzeno (c. c.)	50
Pallarano (c. c.)	29
Parabiago	50
Paratico Sarn.	43
Parona di Valp.	41
Paviole	12
Pederobba Mol.	89
Perarolo	89
Peri Confine	41
Peri Stazione	41
Perledo Varenna	43
Pescantina	41
Peschiera	41
Pettenasco	50
Pianzano	90
Piedimulera	50
Pinerolo	52
Pino Confine	50
Pino Tronzano	50
Pioltello Lim.	48
Piona	43
Piombino Dese	89
Piscina	52
Poggio Renat.	30
Poiana di Gr.	89
Polesella	12
Pombia	50
Ponte di Br.	23
Ponte di Piave	90
Pontelagoscuro	28
Ponte nelle Alpi Polpet	89
Ponte S. Marco	41
Ponte S. P. Locate	43
Pontida	43
Pont S. Martin	52
Ponzana	50
Pordenone	90
Portomaggiore	29
Porto Vattravaglia	50
Porto Varallo P.	50
Postioma	89
Pramaggiore	90
Pravisdomini (c. c.)	90
Prato Sesia	50
Preglia	50
Premosello	50
Primolano	85
Primolano Conf.	85

Q

Quarona	50
Quart Villefranche	52
Quero Vas	89
Quincinetto	52

R

Ramodipalo (c. c.)	8
Regoledo	43
Resana	89
Rezzato	41
Rho	50
Riva di Piner.	52
Roasenda	50
Roccapietra	50
Rodallo	52
Rogolo (c. c.)	43
Rogoredo	86
Romagnano S.	50
Romano	42
Rosà	85
Rosolina	14
Rossano Ven.	85
Rosta	52
Rovato	43
Roverbella	85
Rovigo	12
Rumianca (c. c.)	50
Rustignè (c. c.)	90

S

S. Ambrogio	52
S. Anna di Chiog. (c. c.)	14
S. Antonino	52
S. Antonino di S.	52

S. Antonio Mant. 88
S. Appolinare con Selva (c. c.) 27
S. Bernardino (c. c.) . . . 50
S. Biagio 32
S. Biagio di Call. 90
S. Cassiano Valtellina (c. c.) . 43
S. Donà di Piave 24
S. Elena Este 26
S. Germano Verc 52
S. Giano 50
S. Giorgio delle Pert. 25
S. Giustina 89
S. Marcel 52
S. Maria Madd. 12
S. Martino Buon. 75
S. Martino della B. 41
S. Martino di Lup 84
S. Michele del Qu. 24
S. Nazario 85
S. Patrizio 36
S. Pietro Berben. 43
S. Pietro in Gu. 83
S. Secondo (c. c.) 52
S. Stino di Liv. 24
S. Vincent 52
S. Zeno Folzano 69
Sacile 91
Sala al Barro G. 43
Salbertrand 52
Saletto 17
Saluggia 52
Salvaterra (c. c.) 7
Sambonifacio 78
Samolaco 43
Sangone 52
Santhià 52
Scalenghi 52
Schio 82
Sedico Bribano 89
Seregno 55
Seriate 43
Sesto Calende 50
Sesto al Reghena 90
Sesto S. Giov. 50
Settimo 52
Sizzano 50
Solagna 85
Sommacampagna Sonà . . . 41
Somma Lombardo 50
Sondrio 43
Sottocastello Tai 89
Spercenigo (c. c.) 90
Spresiano 90
Stamperia 50
Stanghella 26
Strambino 52
Stresa 50
Suno 50
Susa 52
Susegana 90

T

Taino Angera 50
Talamona (c. c.) 43
Tavagnasco Set. 52
Tavernelle 81
Ternate Varano B. 50
Terno 48
Thiene 82
Torino Dora 52
Torino P. N. 52
Torino P. S. 52
Torino Smist. 52
Torazza di Ver. 52
Torre Pellice 52
Trecate 50
Trecella (c. c.) 47
Treviglio 47
Treviglio Ovest 47
Trevignano S. 89
Treviso 90
Treviso P. Cavour 89
Trezzano sul Naviglio (c. c.) . 50
Tronzano 52

U

Usmate Carn. 63

Parte 2ª

PROSPETTO ***B*** **indicante i chilometri di cui dovranno essere aumentate le attuali distanze tassabili dalle stazioni rappresentate dai numeri esposti nella 1ª colonna, per quelle rappresentate dai numeri esposti in testa a ciascuna delle successive colonne, e viceversa.**

	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66
	Chilometri da aumentare																													
1		1		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	(c)		1 (x)	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
2		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	(*)	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
3		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
4		2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
6	1	1		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
7		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
8		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
9	1	1		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
10		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
11	1	1		2	2	2	2	2	2	2	2	2	2					2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
12		1		2	2	2	2	2	2	2	2	2	2					2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
13		1		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
14		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

15		2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
16		2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
17		2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
18		2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
19		2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
20		2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
21		2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
22		2	1	1																										
23		2																												
24		2																												
25		1 (g)																												
26		2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
27				1	1	1	1	1	1	1	1	1	1					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
28		1		2	2	2	2	2	2	2	2	2	2 (h)					2	2	2	2 (h)	2	2	2	2	2	2	2	2	2
29		1		2	2	2	2	2	2	2	2	2						(i)	1 (l)			2	2	2	2	2	2	2	2	2
30		1		2	2	2	2	2																						
31		1 (n)		2 (n)	2 (n)																									
32		1		2	2	2	2	2	2	2	2	2										2 (p)	2	2	2	2	2	2	2	2
33		1		2	2	2	2	2	2	2	2												2	2	2		2	2	2	2 (p)
34		1		2	2	2	2	2	2	2														2 (p)	2 (p)		2 (p)	2 (q)	2	
35		1		2	2	2	2	2	2																(r)					
36		1		2	2	2	2	(s)	2 (t)																					

	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95
Chilometri da aumentare																													
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1 (*d*)			1	1 (*n*)	(*r*)	1 (*d*)	1 (*d*)	1 (*k*)	1 (*d*)
2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1 (**)	1	1 (*,*)	(** **)	(*** **)						1	1
3	1	1	1	1	(*e*)	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1												
4	1	1	1	1	1 (*a*)	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1														
5	1	1	1	1	(*e*)	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1														
6	1	1	1	1	(*e*)	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1														
7	1	1	1	1	1 (*a*)	1	1	1	1	1	1	1	1	1															
8	1	1	1	1	1 (*a*)	1	1	1	1	1	1	1	1	(*f*)															
9	1	1	1	1	(*e*)	1	1	1	1	1	1	1	1																
10	1	1	1	1	1 (*a*)	1	1	1	1	1	1	1																	
11	2	2	2	2	1 (*b*)	2	2	2	2	2	2																		
12	2	2	2	2	1 (*b*)	2	2	2	2																				
13	1	1	1	1	1 (*a*)	1	1	1	1																				
14	1	1	1	1	1 (*a*)	1	1	1	1																				
15	1	1	1	1	1 (*a*)	1	1	1	1	1	1	1	1	1															
16	1	1	1	1	1 (*a*)	1	1	1	1	1	1	1	1																
17	1	1	1	1	1 (*a*)	1	1	1	1	1	1	1																	

18	1	1	1	1	1 (a)	1	1	1	1	1	1																		
19	1	1	1	1	1 (a)	1	1	1	1	1																			
20	1	1	1	1	1 (a)	1	1	1																					
21	1	1	1	1	1 (a)	1	1																						
22						1	1																						
23																													
24																													
25																													
26	1	1	1	1	1 (a)	1	1	1																					
27	1	1	1	1	1 (a)	1	1	1	1																				
28	2	2	2	2	1 (b)	2	2	2	2																				
29	2	2	2	2	1 (b)	2	2	2																					
30						2	1 (m)	2	2																				
31						2 (o)		2 (n)	2 (n)																				
32	2	2	2	2	1 (b)	2	2	2	2																				
33	2	2	2	2	1 (b)	2	2	2	2																				
34	2		2	2	1 (b)	2	2	2	2																				
35						2	2	2	2																				
36						2		2	2																				

NOTE

(*) L'instradamento deve essere quello di Mortara-Pavia-Codogno-Mantova-Cerea o quello di Mortara-Pavia-Codogno-Nogara-Isola della Scala.

(**) La distanza è uguale anche per la via Castelfranco Veneto-Monselice.

(***) La distanza è uguale tanto per la via Milano Centr.-Verona P. N. quanto per le vie Codogno-Mantova-Cerea e Codogno-Nogara-Isola della Scala.

(****) L'instradamento deve essere quello di Pavia-Codogno-Cerea o quello di Pavia-Codogno-Nogara-Isola della Scala.

(*****) L'instradamento deve essere quello di Isola della Scala-Nogara-Mantova o quello di Cerea-Mantova.

(*a*) La distanza è uguale anche per la via di Piadena-Mantova.

(*b*) Sostituire all'attuale instradamento quello di Piadena-Mantova-Cerea.

(*c*) Sostituire all'attuale istradamento quello di Rogoredo-Codogno-Nogara.

(*d*) Sostituire all'attuale istradamento quello di Codogno-Nogara.

(*e*) Sostituire all'attuale istradamento quello di Piadena-Mantova.

(*f*) Sostituire all'attuale istradamento quello di Padova-Rovigo.

(*g*) Sostituire all'attuale istradamento quello di Verona-Cittadella.

(*h*) La distanza è uguale anche per la via di Milano Centr.-Bologna-Ferrara.

(*i*) Nei prontuari in uso nelle gestioni viaggiatori e bagagli dovrà essere depennato l'instradamento di Seregno-Rovato-Verona P. N.-Rovigo.

(*l*) Sostituire all'attuale istradamento quello di Milano Centr.-Bologna.

(*m*) La distanza è uguale anche per la via di Mantova-Modena-Bologna.

(*n*) La distanza è uguale anche per la via Isola della Scala-Bologna.

(*o*) La distanza è uguale tanto per la via Mantova-Modena-Bologna quanto per le vie Isola della Scala-Bologna e Dossobuono-Rovigo-Ferrara.

(*p*) La distanza è uguale anche per la via di Milano Centr.-Bologna-Castel Bolognese.

(*q*) Sostituire all'attuale istradamento quello di Milano C.-Bologna-Castel Bolognese-Ravenna.

(*r*) Sostituire all'attuale istradamento quello di Milano-Centr.-Bologna-Castel Bolognese.

(*s*) L'instradamento deve essere quello di Albate Cam.-Milano C.-Castel Bolognese.

(*t*) La distanza è uguale anche per la via di Treviglio-Cremona-Borgo San Donnino-Castel Bolognese.

(*u*) La distanza è uguale anche per la via di Mestre-Monselice-Legnago.

(*v*) Sostituire all'attuale istradamento quello di Padova-Monselice-Legnago.

(z) La distanza è uguale anche per la via di Mestre-Monselice-Legnago.

(*k*) La distanza è uguale anche per la via di Nogara-Piadena.

(*x*) La distanza è uguale anche per la via di Rogoredo-Codogno-Nogara.

Avvertenza importante. — Quando per una determinata relazione la distanza è uguale per due vie, nei prontuari valevoli per la tassazione dei trasporti viaggiatori e bagagli dovranno essere esposti ambedue gl'istradamenti, mentre in quelli da valere per la tassazione dei trasporti merci, ne dovrà essere esposto uno soltanto.

Parte 2ª

PROSPETTO *C* indicante le stazioni e gruppi di stazioni per le quali debbono aver luogo le varianti alle distanze

Numero corrispondente a quello del Prospetto 2º.	Linee cui appartengono le stazioni o gruppi di stazioni contro indicate.	Stazioni e gruppi di stazioni interessati nel maggior percorso in seguito al nuovo tracciato della linea Dossobuono-Adria-Chioggia.
1	Dossobuono-Adria-Chioggia	Isola della Scala
2	id.	Bovolone
3	id.	Cerea
4	id.	Legnago
5	id.	Villabartolomea
6	id.	Castagnaro
7	id.	Badia, Salvaterra (c. c.)
8	id.	Ramodipalo (c. c.)
9	id.	Lendinara
10	id.	Fratta
11	id.	Costa
12	Bologna-Padova	da S. Maria Mad. a Rovigo
13	Dossobuono-Adria-Chioggia	Lama, Baricetta
14	id.	Ceregnano
	id.	da Adria a Chioggia
15	Mantova-Legnago-Mons.	Boschi S. A. (c. c.), Bevilacqua
16	id.	Montagnana
17	id.	Saletto
18	id.	Ospedaletto Eug.
19	id.	Este
20	Bologna-Padova	Monselice

Numero corrispondente a quello del Prospetto 2.	Linee cui appartengono le stazioni o gruppi di stazioni contro indicate.	Stazioni o gruppi di stazioni interessati nel maggior percorso in seguito al nuovo tracciato della linea Dossobuono-Adria-Chioggia.
21	Bologna-Padova	Battaglia
22	id.	Montegrotto, Abano
23	Padova-Bassano	Vigodarzere, Campodarsego
	Milano-Verona-Venezia	da Padova a Venezia e scalo
24	Mestre-Treviso-Pontebba-Cormons	da Zellarino (c. c.) a Campocroce (c. c.)
	Mestre-Portogruaro	da Carpenedo (c. c.) a Lison (c. c.)
	Spilimb.-Gem. Osp.	
25	Padova-Bassano	S. Giorgio delle Pertiche
26	Bologna-Padova	S. Elena Este, Stanghella
27	Dossobuono-Adria-Chioggia	S. Apollinare con Selva
28	Bologna-Padova	Pontelagoscuro
29	id.	Ferrara
	Ferrara-Rav.-Rim.	da Pallarano (c. c.) a Argenta
30	Bologna-Padova	Poggio Renatico
31	id.	Galliera
32	Ferrara-Rav.-Rim.	S. Biagio
33	id.	da Lavezzola a Glorie
34	id.	Mezzano
35	Lugo-Lavezzola	Conselice
36	id.	S. Patrizio
37	Dossobuono-Adria-Chioggia	Isola della Scala
38	id.	Vigasio
39	id.	Castel d'Azzano (c. c.)
40	Peri-Verona-Mant.-M.	Dossobuono

Numero corrispondente a quello del Prospetto 2°.	Linee cui appartengono le stazioni o gruppi di stazioni contro indicate.	Stazioni e gruppi di stazioni interessati nel maggior percorso in seguito al nuovo tracciato della Linea Dossobuono Adria-Chioggia.
41	Milano-Verona-Venezia	da Verona P. N. a Rezzato
	Peri-Verona-Mant.-M.	Ala, Peri C. a Parona di Valp.
42	Milano-Verona-Venezia	da Romano a Chiari
	id.	Ospitaletto Br., Brescia
43	Palazzolo S/O-Paratico S.	Capriolo, Paralico S.
	Lecco-Bergamo-Rovato	da Lecco a Coccaglio
	Lecco-Como	da Valmadrera a Casletto Rogeno
	Lecco-Colico	da Abbadia a Piona
	Colico-Sondrio-Chiavenna	da Colico a Sondrio e da Dubino (c. c.) a Chiavenna
	Ponte S. P. L.-Seregno	da Terno a Paderno d'A.
	Milano-Ver.-Venezia	Rovato
44	Lecco-Como	Moiana
45	Milano-Ver.-Venezia	Morengo
	id.	Vidalengo
46	id.	da Treviglio a Vignate
47	Bergamo-Cremona	Treviglio Ovest (c. c.)
48	Milano-Ver.-Venezia	Pioltello Limito
49	Id.	Milano Lambrate
50	Milano-Bologna	Milano Centr., Milano P. Gar., Milano P. Gar. (via Farini), Milano P. Vittoria, Milano P. Sempione, Milano Nuova Centrale
	Torino-Milano	da Borgo Vercelli a Milano Trans., La Libr.
	Oleggio-Pino	da Pombia a Pino Conf.

Numero corrispondente a quello del Prospetto 2°.	Linee cui appartengono le stazioni o gruppi di stazioni contro indicate.	Stazioni e gruppi di stazioni interessati nel maggior percorso in seguito al nuovo tracciato della linea Dossobuono-Adria-Chioggia.
segue 50	Rho-Arona	da Vanzago a Arona e scalo
	Gallarate - Varese - Laveno Mombello	da Cavaria O. a Varese e da Besnate a S. Giano
	Santhià-Arona	da Buronzo a Comignago
	Domodossola-Arona	da Beura a Meina
	Novara-Domodossola	da Vignale a Domodossola
	Domodossola-Iselle T.	da Preglia a Iselle Tr.
	Novara-Varallo S.	da S. Bernardino (c. c.) a Varallo S.
	Alessandria-Arona	da Bellinzago a Borgo Ticino
	Milano-Mortara	da Milano P. Tic. a Vigevano
	Chiasso-Milano	Sesto S. Gio., Greco
51	Milano-Pavia	Chiaravalle M. (c. c.)
52	Conf. fr.-Susa-Torino	da Modane St. a Torino P. N.
	Torino-Milano	da Torino P. S. a Vercelli
	Santhià-Arona	Carisio
	Chivasso-Ivrea-Aosta	da Montanaro a Aosta
	Airasca-Cuneo-Vent.	da Scalenghe a Vigone
	Torino-Torre Pellice	da Sangone a Torre P.
	Bricherasio-Barge	da Campiglione F. a Barge
	Torino-Alessandria	Torino Smistam.
53	Milano-Pavia	Locate Triulzi
54	Chiasso-Milano	da Chiasso a Albate C.
	id.	da Cantù Asn. a Camnago
	Lecco-Como	Albate Trecallo
55	Chiasso-Milano	Cucciago,Seregno
56	id.	Desio

Numero corrispondente a quello del Prospetto 2°.	Linee cui appartengono le stazioni o gruppi di stazioni contro indicate.	Stazioni e gruppi di stazioni interessati nel maggior percorso in seguito al nuovo tracciato della linea Dossobuono-Adria-Chioggia.
57	Chiasso-Milano	Lissone Muggiò, Monza
58	Lecco-Como	Cantù
59	id.	Brenna Alzate
60	id.	Anzano del Parco
61	id.	Merone Pontenuovo
62	Monza-Calolzio O.	Arcore
63	id.	Usmate Carn., Osnago
64	id.	Cernusco Mer., Olgiate M.
65	id.	Airuno
66	Ponte S. P. Loc.-Seregno	Macherio
67	id.	Lesmo
68	Bergamo-Cremona	Verdello
69	Pavia-Cremona-Brescia	S. Zeno Folzano
70	id.	Bagnolo Mella
71	Parma-Brescia	Borgosatollo
72	Peri-Ver.-Mant.-Modena	Villafranca di Ver.
73	id.	Mozzecane
74	Milano-Ver.-Venezia	Verona P. V.
75	id.	S. Martino Buonalbergo, Vago Zevio (c. c.).
76	id.	Caldiero
77	id.	Bagni di Caldiero
78	id.	Sambonifacio
79	id.	Lonigo
80	id.	Montebello
81	id.	Tavernelle

Numero corrispondente a quello del Prospetto 2°.	Linee cui appartengono le stazioni o gruppi di stazioni contro indicate.	Stazioni e gruppi di stazioni interessati nel maggior percorso in seguito al nuovo tracciato della linea Dossobuono-Adria-Chioggia.
82	Milano-Ver.-Venezia	Vicenza
	Vicenza-Thiene-Schio	da Cavazzale a Schio
83	Vicenza-Cittad.-Tr.	Lisiera, S. Pietro in Gu
84	id.	S. Martino di Lupari
85	Milano-Ver.-Venezia	Lerino
	Padova-Bassano	da Rossano V. a Bassano
	Vicenza-Citt.-Treviso	da Carmignano a Cittadella
	Mestre Primolano	da Solagna a Primol.
	Bergamo-Cremona	da Caravaggio a Capralba (c. c.)
	Pavia-Cremona-Brescia	Manerbio, Verolanuova
	Parma-Brescia	Montirone
	Peri-Ver.-Mant.-Modena	Roverbella
86	Milano-Bologna	Rogoredo
87	Milano-Pavia	Villamaggiore
88	Peri-Ver.-Mant.-Modena	S. Antonio Mant.
89	Milano-Ver.-Venezia	Poiana di Granfion
	Padova-Bassano	Villa del Conte
	Vicenza-Citt.-Tr.	da Castelfr. V. a Paese
	Treviso-Belluno	Treviso Porta Cavour
	Mestre-Primolano C.	da Piombino D. a Cassola
	Treviso-Belluno	da Postioma a Belluno
	Belluno-Cadore	da Ponte nelle Alpi Polpet a Calalzo P. di Cad.
	Camposamp.-Mont.	Fanzolo

Numero corrispondente a quello del Prospetto 2°.	Linee cui appartengono le stazioni o gruppi di stazioni contro indicate.	Stazioni e gruppi di stazioni interessati nel maggior percorso in seguito al nuovo tracciato della linea Dossobuono-Adria-Chioggia.
90	Mestre-Trev.-Pontebba-C.	da Treviso a Orsago (c. c.)
	Treviso Belluno	Paese Castagnole (c. c.)
	Mestre-Trev.-Pontebba-C.	Pordenone, Cusano
	Treviso-Motta di Liv.-Portogruaro	da Spercenigo (c. c.) a Pramaggiore
	Motta di Liv.-S. Vito al Tagliamento	da Annone Veneto a Sesto al Reghena
91	Milano-Ver.-Venezia	Mestrino
	Mestre-Trev.-Pont.-Cor.	Sacile, Fontanafredda (c. c.)
92	Mestre-Primolano C.	Noale Scorzè
93	Alessandria-Arona	Garbagna (c. c.)
94	Parma-Brescia	Ghedi
95	Milano-Bologna	Milano P. Romana

Allegato **E** *all'Ordine di Servizio N. 167-1914.*

Aggiunta del percorso Nogara-Isola della Scala all'itinerario di talune serie di biglietti d'abbonamento speciale e relativi nuovi prezzi.

Serie	Linea da aggiungere all'itinerario dell'abbonamento speciale	15 giorni			30 giorni			3 mesi			1 anno			1 anno due persone della stessa ditta		
		classe			classe			classe			classe			classe		
		I	II	III	I	II	III	I	II	III	I	II	III	I	II	III
III	Nogara-Isola della Scala	113	78	48	191	133	79	490	334	198	1304	912	586	1718	1202	782
III *bis*	id.	—	—	—	245	165	108	600	411	248	1579	1105	707	2103	1472	942
IV	id.	111	76	46	186	129	77	479	327	193	1278	893	575	1683	1178	766
IV *bis*	id.	—	—	—	234	164	106	596	409	246	1570	1099	703	2093	1464	937
V	id.	113	78	47	191	132	79	488	334	198	1301	910	585	1712	1199	780
XVI	id.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1720	1178	807	2304	1568	1076
E	id.	—	—	—	137	95	57	353	241	142	946	662	425	1261	882	567

Ordine di Servizio N. 168. (C.).

Servizio cumulativo con la Sardegna.

(Vedi Ordine di Servizio N. 98-1914).

Col giorno 1° giugno 1914 le stazioni di Genova Piazza Brignole e Tolentino saranno ammesse al servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna.

Nell'allegato (A) all'Ordine di Servizio N. 186-1910 si devono aggiungere le dette stazioni, e nell'allegato N. 5 alla parte II delle Condizioni e tariffe di cui trattasi devono introdursi le indicazioni seguenti:

Genova P. B.	G.	Civitavecchia	415	—	—
Tolentino	G.P.	Civitavecchia	355	Civitavecchia	355

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 169. (C.).

Servizio cumulativo con le ferrovie economiche di Schio. Tassa di trasbordo a Rocchette.

(Vedi Ordine di Servizio N. 851-1913).

A datare dal 1° giugno 1914, la sopratassa di trasbordo a Rocchette per tutti indistintamente i trasporti di merci da e per le stazioni della linea Schio-Arsiero, esercitata dalla Società Veneta, viene elevata da centesimi 40 a centesimi 60 per tonnellata divi-

sibile di 10 in 10 chilogrammi, fermo restando il minimo di centesimi cinque per spedizione.

In conseguenza di ciò, opportuna variante dovrà essere fatta tanto a pag. 45 del Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1913), quanto nelle Tariffe e Condizioni in vigore pei trasporti sulle Ferrovie economiche di Schio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 170. (C).

Tariffa locale N. 231 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 110-1910).

Col 1° giugno 1914 la tariffa locale N. 231 p. v. serie B, valevole per i trasporti di « solfato di soda greggia » sarà estesa alle spedizioni in partenza dalla stazione di Monza.

Opportuna aggiunta dovrà essere fatta nella tariffa stessa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 171. (M. e C.).

Servizio cumulativo con la Ferrovia Reggio Emilia-Ciano d'Enza. - Trasporti da o per l'estero.

(Vedi Ordine di Servizio N. 1-1910).

In seguito all'ammissione della Ferrovia Reggio Emilia-Ciano d'Enza alla Convenzione di Berna, le disposizioni e norme di cui al punto 16, capoverso terzo e seguenti, dell'Ordine di Servizio N. 1-1910, vengono sostituite dalle seguenti:

« La Ferrovia Reggio Emilia-Ciano d'Enza, essendo stata « ammessa alla Convenzione di Berna, i trasporti da o per l'estero « possono effettuarsi con la lettera di vettura diretta internazionale « da tutte le stazioni della Ferrovia stessa, ancorchè non ammesse « alle tariffe dirette con l'estero, tenuto conto delle restrizioni vi- « genti, per qualsiasi stazione estera delle ferrovie soggette alla « convenzione internazionale, o viceversa; però le tariffe dirette « internazionali sono applicabili soltanto per il tratto dalla sta- « zione di Reggio Emilia, da una parte, a quelle estere ammesse, « dall'altra, o viceversa.

« In servizio internazionale è pure ammessa l'accettazione dei « trasporti da e per i punti di confine per l'ulteriore prosegui- « mento.

« In tale ultimo caso la tassazione si farà, per il percorso ita- « liano, con le norme del servizio cumulativo italiano.

« I trasporti esclusi dalla Convenzione di Berna e quelli per « i quali il mittente rinuncia alle condizioni della medesima pos- « sono effettuarsi in servizio cumulativo con la Ferrovia Reggio- « Ciano mediante appoggio al transito di confine, il quale ne ese- « guirà la rispedizione rispettivamente per l'estero o per la pre- « detta Società. Peraltro, siccome le ferrovie estere non si prestano « ad eseguire d'ufficio la rispedizione ed il ricarteggio, così i tra- « sporti destinati oltre la ferrovia estera limitrofa dovranno sempre « indirizzarsi ad un intermediario perchè provveda al prosegui- « mento.

« Circa la compilazione del foglio di via ed in generale per il « carteggio dei trasporti internazionali, la stazione di Reggio « Emilia e rispettivamente i transiti di confine si atterranno alle « disposizioni in proposito contenute nell'« Istruzione per l'ese- « guimento dei trasporti da e per l'estero (edizione 1° gen- « naio 1913).

« Per tutti i suindicati trasporti non può aver luogo nessuna « riduzione sui diritti fissi e di rispedizione dovuti in conformità a « quanto prescrive l'articolo 108 delle tariffe F. S. ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Circolare N. 50. (C.).

Trasporti a domicilio a Fabriano ed a Porto Recanati.

Col giorno 1° giugno 1914 verranno modificati i corrispettivi stabiliti per il servizio dei trasporti a domicilio a Fabriano.

Colla data medesima verrà aperta all'esercizio l'Agenzia di Città a Recanati, con servizio di presa e consegna delle merci a domicilio fra quel Comune e la stazione di Porto Recanati.

Nell'unito prospetto sono indicate le varianti da praticarsi nel fascicolo « Norme, condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio - edizione 1912 », e nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche, - edizione 1908 ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Allegato alla Circolare N. 50-1914.

MODIFICAZIONI ED AGGIUNTE AL FASCICOLO

" Norme, Condizioni e Corrispettivi pei trasporti a domicilio "

(edizione 1912)

A pag. 19 — Di fianco al nome della stazione di **Fabriano**, sostituire gli **attuali** corrispettivi con quelli indicati nel prospetto sottosegnato.

A pag. 27 — Fra i nomi delle stazioni di Porto **Maurizio** e di Potenza **Inferiore**, aggiungere: «(*) Porto Recanati vedi pag. 37».

A pag. 37 — Aggiungere le seguenti indicazioni di Porto Recanati.

Avvertenze a pagina 12	LOCALITÀ	Grande Velocità							Piccola Velocità				OSSERVAZIONI
		Pacchi ferroviali (Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.) Tassa per ogni spedizione ed operazione di		Numerario e preziosi		Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Tassa minima per ogni spedizione	Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Granaglie cereali e farine	Tassa minima per ogni spedizione	
		presa facoltativa e consegna obbligatoria	presa e consegna non obbligatoria	Prezzo per ogni lire mille indivisibili	Diritto fisso per ogni spedizione	Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 kg.			Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 kg.				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14

1ª e 2ª	(*) Fabriano.	0.10	—	—	—	0.30	0.70	0.15	0.30	0.60	0.20	0.30	
1ª e 2ª	(*) Porto Recanati (1)	—	0.30	—	—	1.—	1.50	0.40	0.90	1.30	0.60	0.40	

A pag. 37 — **Aggiungere a piedi della pagina la seguente nota:**

« (1) Per le merci da prendersi o recapitarsi ai piani superiori od ai locali sotterranei, si riscuoterà una **soprataassa** del 25 %. Da **tale sopratassa** sono esclusi i pacchi ferroviali ».

A pag. 79. **Aggiungere nelle rispettive colonne quanto segue:**

Porto Recanati	Recanati	24 ore per le merci a G. V. 48 » » » » » P. V.	

Aggiunte al " Prontuario generale delle distanze chilometriche "

(edizione 1908)

A pag. 74 — **Aggiungere: alla colonna 14,** di **fianco al nome** della **stazione** di Porto Recanati, l'indicazione «G. P. **ed ai piedi della pagina, la** seguente **nota (11)» :**

« (11) Da e per il comune di Recanati »

Circolare N. 51. (C.).

Gestione bagagli. - Trasmissione al Controllo viaggiatori dei fogli di via e degli scontrini ritirati.

Con richiamo all'art. 40 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, ecc. », si dispone che la trasmissione al Controllo dei fogli di via e degli scontrini bagagli ritirati sia fatta, anzichè giornalmente, ogni cinque giorni e cioè alle date del 1°, 6, 11, 16, 21 e 26 di ogni mese.

Faranno eccezione le stazioni indicate nell'unito allegato, per le quali viene mantenuto l'attuale invio giornaliero.

Si richiamano intanto tutte le stazioni alla rigorosa osservanza delle norme contenute nel precitato art. 40, facendo invito ai Capi stazione ed ai Capi Gestione responsabili di assicurarsi che gli scontrini ritirati dai viaggiatori siano sempre ingommati, nel modo prescritto, sui corrispondenti fogli di via; che vengano quindi conservati con la dovuta cura fino alle scadenze anzidette e che non siano indebitamente trattenuti alle scadenze stesse.

I Funzionari addetti alle verifiche contabili e gli Ispettori di Riparto si dovranno assicurare che le disposizioni suddette siano osservate, segnalando alla superiorità, per gli opportuni provvedimenti, le stazioni in difetto.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 9, 15, 18 *e* 22.

Allegato alla Circolare N. 51-1914.

Stazioni che devono inviare giornalmente al Controllo i documenti bagaglio

1. Alessandria
2. Ancona.
3. Bari
4. Bergamo
5. Bologna
6. Brescia
7. Catania
8. Cremona
9. Ferrara
10. Firenze S. M. N.
11. Genova Brignole
12. Genova P. Principe
13. Genova Porto
14. Livorno Centrale
15. Messina Centrale
16. Milano Centrale
17. Modena
18. Napoli Centrale
19. Novara
20. Padova
21. Palermo
22. Parma
23. Piacenza
24. Pisa Centrale
25. Roma Termini
26. S. Remo
27. Savona
28. Spezia
29. Torino P. N.
30. Torino P. S.
31. Treviso
32. Udine
33. Venezia S. L.
34. Ventimiglia
35. Verona P. V.
36. Vicenza

Comunicazione.

Esclusione dalle gare. — Con decreto 29 aprile 1914 del Ministero della Marina, è stata esclusa dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato la Società anonima « Colorificio Livornese » forniture di pitture ad olio.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI

Circolare N. 10v (M. V.).

Inventario dei carri serbatoio F. S. serie M; Mv; Mp; Mb alle ore 17 del 9 giugno 1914.

Il giorno 9 giugno 1914, alle ore 17, dovrà essere eseguito un inventario speciale, per serie e numero di servizio, dei carri serbatoio giacenti nelle stazioni, nelle Officine, nelle Squadre di rialzo ed in viaggio alle ore 17.

Inventario da eseguirsi dal personale di stazione. — I Capi stazione dovranno provvedere, e curare personalmente, che per le ore 17 del 9 giugno venga eseguita una constatazione sui binari di stazione, o di deposito fuori stazione, nelle Squadre di rialzo, nei Depositi locomotive, negli stabilimenti raccordati ecc., di tutti i carri serbatoio di proprietà dello Stato portanti la sigla F. S., compresi quelli fuori servizio perchè etichettati, e quelli in consegna agli altri Servizi della Amministrazione.

Per l'accertamento dei carri giacenti nei Depositi locomotive, o nei parchi riparandi in consegna al Servizio Veicoli, i Capi stazione prenderanno preventivi accordi coi reggenti i Depositi ed i parchi medesimi, che da parte loro provvederanno perchè venga facilitato il compito degli agenti di stazione incaricati delle constatazioni.

Inventario da eseguirsi dai Capi-treno. — A cura dei Capi-treno saranno inventariati i carri in composizione a tutti i treni che alle ore 17 debbono trovarsi in viaggio, anche se essi, all'ora stessa, siano fermi in una qualsiasi stazione intermedia del percorso.

Inventario da eseguirsi dal Servizio Veicoli. — Il Servizio Veicoli provvederà a che siano inventariati tutti i carri serbatoio sopra indicati esistenti nelle Officine Veicoli F. S. e private e nei parchi annessi alle Officine stesse.

Prospetto da utilizzare per le risultanze inventariali. — Le stazioni riporteranno le risultanze inventariali sull'allegato alla presente Circolare.

Altrettanto faranno le Officine ed i Capi-treno dei treni in viaggio alle ore 17; alle prime, il prospetto, conforme all'allegato, verrà fornito dal Servizio Veicoli; ai secondi, dalle Divisioni del Movimento, e per esse dai Capi Conduttori Principali.

Invio del prospetto inventariale. — Le stazioni rimetteranno il prospetto dell'inventario, anche se negativo, al proprio Circolo di Ripartizione spillato al rapporto sulla situazione del materiale da merci del giorno 10 giugno; i Capi treno lo spilleranno al foglio veicoli.

Le Officine invieranno il prospetto medesimo direttamente alla Delegazione del Materiale mobile di Milano o di Napoli, a seconda della circoscrizione.

Le Divisioni del Movimento trasmetteranno le distinte inventariali alla rispettiva Delegazione del Materiale mobile entro il giorno 12.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 9, 11, 40, 41 e 42, *nonchè agli agenti addetti alla compilazione dei documenti di scorta ai treni ed ai Controllori del materiale.*

Circolare N. 11v (M. e V.).

Veicoli da inoltrare vuoti nelle officine dell'Amministrazione per scadenza del periodo di garanzia.

Occorre inviare al più presto possibile in officina i veicoli il cui periodo di garanzia sta per cessare, e che sono indicati nello elenco in calce alla presente.

Le ricerche dei detti veicoli dovranno esperirsi da tutte le stazioni della rete alle ore 17 del giorno 15 giugno 1914, estendendole ai veicoli in composizione ai treni, a quelli esistenti sui piazzali di stazione, dei depositi locomotive, dei depositi combustibile, e delle squadre di rialzo, limitatamente, per queste ultime, ai veicoli non ancora sotto riparazione o prossimi ad uscire dalla squadra.

Non appena un veicolo compreso fra quelli sopra indicati viene rintracciato, se esso è vuoto, la stazione vi applicherà da ambo i lati l'etichetta mod. M. 318 di cui l'Ordine di Servizio N. 67-1911 scrivendo a mano, nell'apposito spazio, il motivo per cui il veicolo viene destinato all'officina, ed in questo caso: « per scadenza del periodo di garanzia » e provvedendo al suo pronto invio in officina scortato da mod. M. 130.

Se il veicolo rintracciato è impegnato, la stazione dovrà applicarvi l'etichetta di cui sopra in bianco, comunicando telegraficamente il numero di servizio del veicolo ed il treno d'inoltro alla stazione destinataria, la quale, a sua volta, completerà l'etichetta delle indicazioni necessarie e curerà l'immediato inoltro del veicolo in officina, scortandolo con mod. M. 130.

Di massima i bagagliai a due sale ed i carri dovranno essere etichettati per la più prossima officina rispetto al luogo dove vengono rintracciati, mentre le carrozze ed i bagagliai ed i carri a tre sale ed a carrelli saranno destinati alle officine di Torino, Verona, Firenze, Bologna, Granili, Foggia, Taranto e Palermo, inviandoli a quella più prossima al luogo dove vengono rintracciati.

Avvertesi che se il veicolo fosse munito delle normali etichette di riparazione, le medesime non dovranno esser tolte o coperte con l'etichetta speciale prescritta dalla presente circolare. Così non dovranno esser tolte queste etichette speciali o coperte con quelle ordinarie di riparazione quando occorresse applicare queste ultime a qualche veicolo diretto all'Officina per la visita prima della scadenza del periodo di garanzia.

La stazione che etichetta il veicolo, darà notizia dell'invio alle Officine: per i carri, alla propria Delegazione del Materiale mobile ed al Circolo di ripartizione, per le carrozze ed i bagagliai, alla Delegazione ed al Riparto del Materiale mobile.

Ogni negligenza, omissione od erronea applicazione di etichette verrà severamente punita, anche con l'addebito di tutto o di parte degli inutili percorsi a vuoto che si dovessero verificare e dei danni eventualmente sofferti dall'Amministrazione per la mancata visita del veicolo, prima della scadenza del periodo di garanzia.

Elenco dei veicoli da inoltrare nelle officine per scadenza del periodo di garanzia.

CARROZZE.

AI^{CR}_{Z} N. 18.981; 18.984; 19.017; 19.020.

BI^{CR}_{Z} » 29.127; 29.132; 29.157; 29.159; 29.162; 29.434; 29.436.

CI^{CR}_{Z} » 41.741; 41.743; 41.760.

BAGAGLIAI.

DI^{CR}_{Z} N. 84.029; 84.040 a 84.042; 84.228 a 84.230; 84.235 84.237; 84.245 a 84.247; 84.281 a 84.283; 84.288; 84.418 a 84.420.

CARRI.

F N. 172.816 a 172.818; 172.825 a 172.827; 173.433 a 173.435; 173.647 a 173.649; 173.861 a 173.863; 173.870 a 173.872; 173.880 a 173.882; 173.895 a 173.897; 174.181 a 174.183; 174.250 a 174.252; 174.260 a 174.262; 174.294 a 174.296; 174.406 a 174.408; 174.900 a 174.902; 175.194 a 175.196; 175.363 a 172.365; 175.380 a 172.382; 175.392 a 175.394; 175.756 a 175.758; 175.771 a 175.773; 175.904 a 175.906; 175.914 a 175.916; 175.930 a 175.933; 175.988 a 175.990; 176.117 a 176.119.

L. N. 474.470 a 474.472; 474.480 a 474.482; 474.609 a 474.611; 474.879 a 474.881; 474.890 a 474.892; 475.493 a 475.495; 475.600 a 475.602; 478.330 a 478.332; 478.345 a 478.347; 478.354 a 478.356; 478.390 a 478.392; 478.717 a 478.719; 478.725 a 478.727; 478.735 a 478.737; 479.104 a 479.106.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 9, 11, 40, 41, 42, 45 ed ai Controllori del materiale.

Il Direttore generale

R. BIANCHI

Allegato alla Circolare N. 10v-1914.

FERROVIE DELLO STATO

Servizi M. - V.

Stazione / ***Officina*** / ***Treno*** ....

Inventario per serie e numero di servizio, dei carri serbatoio F.S., buoni e guasti, serie M, Mv, Mp ed Mb, alle ore 17 del giorno 9 giugno 1914.

(Esclusi i carri serbatoio di proprietà privata o di altre Amministvazioni estere ed italiane).

SERIE				SCRITTE ESISTENTI SUL SERBATOIO		Effettivo servizio al quale è presentemente adibito il serbatoio (3).
M	Mv	Mp	Mb	Vedasi Circolare N. 63-1912 (2)	Residenza	
Numero di servizio (1)						

(1) **Sottolineare i numeri di servizio dei serbatoi muniti di etichette di riparazione.**
(2) Scritta: « Trasporto acqua. In consegna alla Trazione ». - « Trasporto acqua. In consegna al Mantenimento ». Altre scritte, indicando quali.
(3) Per tutti i serbatoi M, Mp, Mv adibiti al trasporto dell'acqua, indicare se il trasporto si effettua per conto dei Comuni o di terzi, del Servizio Lavori o del Servizio Trazione.

.... *li* .... ***1914.*** IL * ....

* Il Capo Stazione, Capo dell'Officina, Capo treno. *(firma)* ....

Circolare N. 96R (C.).

II Esposizione internazionale di locomozione aerea e motonautica in Torino.

Pei viaggi degli espositori e giurati partecipanti alla Esposizione sovraindicata, è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La Concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli agli espositori e giurati che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata tra Golfo Aranci e Civitavecchia.

Gli espositori e giurati saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI E GIURATI.

Andata e ritorno: dal 12 maggio al 30 giugno 1914.

SPEDIZIONI DELLE MERCI ED OGGETTI.

Andata: dal 12 al 24 maggio 1914.

Ritorno: dal 18 maggio al 30 giugno 1914.

Per i trasporti degli aereoplani sono da applicarsi i prezzi e le condizioni stabilite dall'art. 74 bis delle tariffe, senza alcuna riduzione.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione ai viaggi degli espositori e giurati valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

N. B. — Le disposizioni di cui la presente circolare furono già impartite alle stazioni ed agenzie dalle rispettive Divisioni di Movimento.

Circolare N. 97R (C.).

Esposizione “ Le Gaz ” che si terrà a Monaco di Baviera.

Gli oggetti di ritorno dalla sopra indicata esposizione, che si terrà a Monaco di Baviera dal 1° luglio al 31 agosto 1914, saranno trasportati gratuitamente sulle linee delle Ferrovie dello Stato alle seguenti condizioni:

1. che i trasporti di andata abbiano avuto luogo con lettera di vettura internazionale, dalla quale risulti che vennero chiesti ed applicati i prezzi della tariffa generale interna italiana;

2. che alla lettera di vettura, pure internazionale, relativa ai trasporti di ritorno, sia unita la lettera di vettura che ha servito per l'andata, nonchè un certificato del Comitato della Esposizione, attestante che gli oggetti ritornati figurarono nella esposizione medesima;

3. che i trasporti di ritorno seguano la stessa via percorsa nell'andata; essi potranno essere effettuati a piccola od a grande velocità, ma in questo ultimo modo nel solo caso che pure a grande velocità siano stati inoltrati nell'andata;

4. che siano indirizzati alla stessa persona o Ditta che figura mittente nella lettera di vettura della spedizione di andata;

5. che pel viaggio di ritorno non sia fatta dichiarazione di interesse alla riconsegna;

6. che gli oggetti non siano spediti, nel ritorno, ad una stazione diversa da quella di partenza;

7. che i diritti accessori di ogni specie, quelli di commissione e facchinaggio per le operazioni doganali, nonchè la tassa di trasporto sui laghi o sui tratti di linee non esercitati dalle Ferrovie dello Stato e non concedenti facilitazioni, siano pagati integralmente;

8. che qualora gli oggetti rispediti fossero in quantità inferiore a quella indicata nella lettera di vettura dell'andata, questa circostanza sia giustificata nel certificato del Comitato dell'esposizione, il quale dovrà dichiarare che la parte mancante fu venduta dall'espositore.

9. La concessione del ritorno gratuito è accordata anche per gli oggetti non accettati alla mostra, sempre che la rifiutata ammissione risulti da annotazione del Presidente del Comitato sul prescritto documento.

Per norma delle stazioni si fa inoltre presente quanto segue:

I documenti (lettera di vettura dell'andata e certificato) dovranno accompagnare le spedizioni di ritorno.

Essi non dovranno essere consegnati alle parti, ma, insieme al foglio di via, verranno inviati al Controllo merci internazionale (Ufficio IV) in Torino dalla stazione destinataria del trasporto di ritorno, se questa appartiene alle Ferrovie dello Stato, o dalla stazione di transito con le Ferrovie Secondarie, coi Laghi, con le Tramvie, ecc., se la stazione destinataria appartiene a quest'ultime.

Sul foglio di via che scorta la merce di ritorno fino alla stazione destinataria appartenente a Ferrovie Secondarie *soggette* alla Convenzione di Berna e rispettivamente sulla lettera di porto (o nota di spedizione) creata pel ritorno alla stazione destinataria appartenente a Ferrovie Secondarie, Laghi, Tramvie, ecc. *non soggetti alla Convenzione*, la stazione di transito dovrà, qualora le Ferrovie Secondarie, ecc. abbiano concesso delle facilitazioni, esporre la seguente annotazione:

« La lettera di vettura dell'andata e il certificato del Comitato della Esposizione sono stati inviati al Controllo delle Ferrovie dello Stato ».

Le stazioni italiane riscuoteranno od addebiteranno all'Amministrazione successiva, quelle somme che si riferissero ai percorsi esteri e che trovassero esposte sui documenti di trasporto, attenendosi, per il rimanente, alle prescrizioni risultanti dall'Istruzione per l'eseguimento dei trasporti da e per l'estero del 1° gennaio 1913.

Le facilitazioni potranno essere applicate fino a tutto il 15 ottobre 1914.

Circolare N. 98R (C.).

Esposizione internazionale canina in Genova.

Per la circostanza dell'esposizione sovraindicata devono essere applicate le seguenti facilitazioni:

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI E GIURATI.

Applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli agli espositori e giurati che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

Gli espositori e giurati saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata e ritorno: dal 25 maggio al 5 giugno 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione pei viaggi degli espositori e giurati, valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

Spedizioni dei cani.

Le spedizioni dei cani, fruiranno del ritorno gratuito, purchè venga pagata l'andata a tariffa generale nei modi previsti dall'articolo 46 Tariffe, e che le relative spedizioni vengano effettuate nei periodi di tempo seguenti:

Andata: dal 25 maggio al 2 giugno 1914.

Ritorno: dal 30 maggio al 5 giugno 1914.

Il ritorno gratuito sarà accordato su presentazione dei documenti relativi alla spedizione di andata e di un certificato del Comitato della mostra attestante che i cani figurarono alla medesima. Tali documenti (da inviarsi al competente Controllo a giustificazione della gratuità del trasporto) devono essere ritirati dalla stazione di Genova, la quale riscuoterà per la spedizione di ritorno la sola tassa di bollo.

Per il trasporto dei cani come bagaglio, da effettuarsi nello stesso periodo di tempo stabilito pei viaggi degli espositori e giurati, si richiede che essi siano accompagnati dal viaggiatore, tanto nell'andata quanto nel ritorno e prima di fare la registrazione si deve accertare siffatta circostanza richiedendo la produzione del biglietto di viaggio. Nell'andata il viaggiatore farà bollare la lettera d'ammissione alla mostra ed annotare sulla medesima a cura dell'Ufficio Bagagli, la data ed il numero di registrazione della spedizione. Nel ritorno il viaggiatore presenterà la detta lettera d'ammissione munita della dichiarazione dell'intervento alla mostra, e verso il ritiro della lettera stessa (da spedirsi al Controllo Viaggiatori e Bagagli in Firenze a giustificazione delle gratuità del trasporto) la stazione di Genova deve registrare la spedizione rilasciando il relativo scontrino senza riscossione di alcuna tassa.

Circolare N. 99R (C.).

XIII Congresso del collegio nazionale degli ingegneri ferroviari italiani in Perugia e in Fano.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

Oltre che pei viaggi in destinazione di Perugia e viceversa, è ammesso che ai partecipanti al congresso possa essere rilasciato, su richiesta, il biglietto valido per l'andata a Perugia e pel ritorno da Fano alla stazione di origine, sempre con pagamento contemporaneo in partenza della corsa di andata e di quella di ritorno. (Per il viaggio da Perugia a Fano i congressisti provvedono con altri mezzi).

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno sul percorso interamente ferroviario o per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 27 maggio al 7 giugno 1914.

Ritorno: dal 31 maggio all'11 giugno 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

Circolare N. 100R (C.).

Congresso degli ingegneri ex allievi della scuola di Torino in Torino.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 26 maggio al 2 giugno 1914.

Ritorno: dal 31 maggio al 9 giugno 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

Circolare N. 101R (C.).

III Congresso forestale italiano e I Congresso per l'irrigazione in Napoli.

Pei viaggi dei partecipanti ai congressi sovraindicati è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno

o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti ai congressi saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

Ai partecipanti provenienti da Palermo loco, quando intendano di effettuare il viaggio via di mare tanto nell'andata quanto nel ritorno, l'Agenzia di Navigazione di Palermo rilascerà i biglietti Mod. Ci-701 e Mod. Ci-702 per la traversata marittima Palermo-Napoli e viceversa, verso presentazione della richiesta e della tessera personale di riconoscimento.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 27 maggio al 1° giugno 1914

Ritorno: dal 31 maggio al 9 giugno 1914.

Per tutte le altre norme circa l'applicazione della concessione vedasi la Circolare N. 100R - 1913.

Circolare N. 102R (C.).

Congresso pro navigazione Alto Tevere e Nera in Poggio Mirteto.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del bi-

glietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 28 al 31 maggio 1914.

Ritorno: dal 31 maggio al 3 giugno 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

Circolare N. 103R (C.).

II Mostra d'arte lombarda emiliana in Salsomaggiore.

Pei viaggi in destinazione di Borgo S. Donnino o viceversa, degli espositori e giurati partecipanti alla Mostra sovraindicata, è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La Concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli agli espositori e giurati che nell'andata e nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata tra Golfo Aranci e Civitavecchia.

Gli espositori e giurati saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI E GIURATI.

Andata e Ritorno: dal 1° luglio al 20 ottobre 1914.

Spedizioni delle opere d'arte.

Andata: dal 1° luglio al 1° agosto 1914.

Ritorno: dal 30 settembre al 20 ottobre 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione ai viaggi degli espositori e giurati valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI

Roma, 1914 — Tip. Editrice Nazionale — C. 80.

Circolare N. 104R (C.).

Concorso di educazione fisica in Pisa.

(Vedi Circolare N. 94R-1914).

Si avverte per norma che i termini di tempo pei viaggi dei partecipanti al Comitato sovraindicato, sono stati modificati come appresso:

Andata: dal 3 al 7 giugno 1914.

Ritorno: dal 7 all'11 giugno 1914.

Circolare N. 105R (C.).

III Congresso del Consiglio di Presidenza e XVII Assemblea generale ordinaria dell'Unione delle Camere di Commercio in Roma.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraidincato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 13 al 18 maggio 1914.

Ritorno: dal 16 al 22 maggio 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

N. B. — Le disposizioni di cui la presente Circolare furono già impartite alle stazioni dalle rispettive Divisioni di Movimento.

Circolare N. 106R (C.).

Biglietti speciali di andata-ritorno per l'esposizione nazionale svizzera in Berna.

Per l'occasione della Esposizione Nazionale Svizzera, che avrà luogo dal 15 maggio al 15 ottobre 1914, verranno posti in distribuzione degli speciali biglietti di andata e ritorno delle tre classi per Berna dalle stazioni di *Bologna*, *Domodossola*, *Firenze S. M. M.*, *Genova P. P.*, *Milano C.*, *Roma Termini*, *Torino P. N.*, *Venezia* e *Verona P. V.*

La validità dei biglietti stessi sarà fissata come segue:

8 giorni per quelli in partenza da Domodossola;

10 giorni per quelli in partenza da Genova, Milano e Torino;

15 giorni per tutti gli altri.

I biglietti da Domodossola saranno in cartoncino a due sezioni ripiegate; gli altri avranno forma di libretto come quelli del servizio diretto italo-svizzero: tutti poi comprenderanno un tagliando valevole per una entrata all'Esposizione.

Detti biglietti saranno facoltativi per le vie Sempione-Lötschberg e Gottardo, salvo quelli da Domodossola e Torino che varranno esclusivamente per la via Sempione-Lötschberg.

Per i ragazzi dai 4 ai 7 anni compiuti detti biglietti speciali verranno rilasciati a metà prezzo. La stazione distributrice distaccherà in tal caso e tratterrà per versarla al Controllo a giustificazione del concesso ribasso, la metà di destra del tagliando di controllo che si troverà all'uopo inserito nei biglietti di cui trattasi ed apporrà sulla copertina e su tutti i singoli tagliandi il bollo « Ragazzo ». Per i biglietti da Domodossola sarà da staccarsi l'apposito talloncino di controllo.

La distribuzione dei biglietti speciali in questione comincerà il giorno 25 maggio 1914.

Per il trasporto dei bagagli valgono le tasse e le condizioni vigenti per il servizio diretto italo-svizzero.

Circolare N. 107R (C.)

Congresso dei piccoli proprietari in Parma.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 28 maggio al 31 maggio 1914.

Ritorno: dal 30 maggio al 2 giugno 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

Circolare N. 108R (C.).

Congresso del partito giovanile liberale italiano in S. Gimignano.

Pei viaggi in destinazione di Poggibonsi e viceversa dei partecipanti al Congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 28 al 3 maggio 1914.

Ritorno: dal 31 maggio al 3 giugno 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

Circolare N. 109R (C.).

Congresso della federazione studentesca nazionale in Ancona.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale 1 sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 28 maggio al 2 giugno 1914.

Ritorno: dal 30 maggio al 5 giugno 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

Circolare N. 110R (C.).

Gara e prove sul terreno per cani da caccia in Anzio.

Per la circostanza della gara e prove sovraindicate devono essere applicate le seguenti facilitazioni in destinazione della stazione di Cecchina e viceversa:

VIAGGI DEI PROPRIETARI DEI CANI CONCORRENTI.

Applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai proprietari di cani concorrenti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I proprietari saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata e ritorno: da 18 al 23 maggio 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione pei suindicati viaggi valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

SPEDIZIONI DEI CANI

Le spedizioni dei cani, fruiranno del ritorno gratuito, purchè venga pagata l'andata a tariffa generale nei modi previsti dall'articolo 46 Tariffe, e che le relative spedizioni vengano effettuate nei periodi di tempo seguenti:

Andata: dal 18 al 21 maggio 1914.

Ritorno: dal 20 al 23 detto.

Il ritorno gratuito sarà accordato dietro presentazione dei documenti relativi alla spedizione di andata e di un certificato del Comitato della gara attestante che i cani presero parte alla gara stessa. Tali documenti (da inviarsi al competente Controllo a giustificazione della gratuità del trasporto) devono essere ritirati dalla stazione di Cecchina, la quale riscuoterà per la spedizione di ritorno la sola tassa di bollo.

Per il trasporto dei cani come bagaglio, da effettuarsi nello stesso periodo di tempo stabilito pei viaggi dei proprietari, si ri-

chiede che essi siano accompagnati dal viaggiatore, tanto nell'andata quanto nel ritorno e prima di fare la registrazione si deve accertare siffatta circostanza richiedendo la produzione del biglietto di viaggio. Nell'andata il viaggiatore farà bollare la lettera d'ammissione alla gara ed annotare sulla medesima a cura dell'Ufficio Bagagli, la data ed il numero di registrazione della spedizione. Nel ritorno il viaggiatore presenterà la detta lettera d'ammissione munita della dichiarazione dell'intervento alla gara e verso il ritiro della lettera stessa (da spedirsi al Controllo Viaggiatori e Bagagli in Firenze a giustificazione della gratuità del trasporto) la stazione di Cecchina deve registrare la spedizione rilasciando il relativo scontrino senza riscossione di alcuna tassa.

N. B. - Le disposizioni di cui la presente Circolare furono già impartite alle stazioni dalle rispettive Divisioni di Movimento.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI

Roma, 1914 — Tip. Editrice Nazionale — C. 80.

Errata-corrige

Bollettino N. 20-1914. — A pag. 76 della parte I, invece che « Ferdinando Rocca » leggasi: « Ferdinando Bocca ».

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. 4.00
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» 8.00
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato - Ufficio rivendita libri e giornali)	» 0,50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

Anno VII - N. 23 4 Giugno 1914

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, giugno 1914 — Tip. Editrice Nazionale - C-80

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

In Appendice:

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

R. Decreto *del 3 maggio* 1914, *che istituisce una Commissione col mandato di esaminare le condizioni del personale delle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Viste le varie domande e memorie presentante dal personale delle Ferrovie dello Stato allo scopo di ottenere miglioramenti nelle condizioni di lavoro, di retribuzione, di carriera e di disciplina, avendo anche riguardo, in quanto sia consentito dalla speciale natura del servizio, allo stato dei dipendenti da altre Amministrazioni governative;

Ritenuto che il Governo ha dichiarato che proporrà al Parlamento le provvidenze che occorrono per migliorare il regime delle pensioni, per elevare il minimo delle paghe giornaliere e per attuare senza indugio la revisione degli orari di lavoro, dei turni di servizio e dei riposi;

Ritenuto che il Governo ha altresì rilevato la necessità di un integrale e preciso accertamento delle attuali condizioni economiche e di carriera delle diverse categorie del personale addetto alle Ferrovie esercitate dallo Stato, per averne guida nelle definitive risoluzioni da adottarsi in rapporto alle aspirazioni, alla sistemazione del personale medesimo ed alle possibili economie nelle spese che lo riguardano;

Considerato che è necessario far procedere rapidamente allo esame anzidetto da persone di speciale competenza, incaricandole anche di proporre i miglioramenti e le riforme concernenti le retribuzioni e le altre condizioni del personale, che sia giusto e conveniente attuare sia immediatamente, sia gradualmente;

---

(1) Pubblicato nella « Gazzetta ufficiale » N. 123 del 26 maggio 1914.

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato pei Lavori Pubblici:

Udito il Consiglio dei ministri:

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È istituita una Commissione col mandato di esaminare le condizioni del personale delle Ferrovie dello Stato e di proporre i miglioramenti e le riforme che reputerà opportune per la sistemazione economica e giuridica di esso.

Art. 2.

La Commissione è così composta:

Ferraris Prof. Carlo - Senatore del Regno - Presidente;
Salmoiraghi Ing. Angelo - Senatore del Regno:
Talamo Ing. Edoardo - Senatore del Regno;
Cabrini Angelo - Deputato al Parlamento:
De Nava Avv. Giuseppe - Deputato al Parlamento;
Alessandri Ing. Andrea - Capo Servizio delle Ferrovie dello Stato;
Berio Avv. Adolfo - Consigliere di Stato;
Boschi Ing. Leonida - Sottocapo Servizio delle Ferrovie dello Stato;
Caruso Dott. Domenico - Ispettore Generale del Ministero dell'Interno;
Colajacomo Bruno - Caposquadra delle Ferrovie dello Stato;
Comoglio Geom. Pietro - Applicato Principale delle Ferrovie dello Stato;
De Cornè Ing. Raffaele - Presidente di Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici;
Guerrieri Paolo - Ispettore Centrale del Ministero del Tesoro:
Malpeli Avv. Luigi — Ispettore Capo delle Ferrovie dello Stato;
Pannunzio Dott. Giuseppe — Referendario al Consiglio di Stato;
Pavoni Girolamo — Capo Sezione del Ministero delle Poste e dei Telegrafi;

Pironti Dott. Alberto — Direttore Generale dell'Amministrazione Civile al Ministero dell'Interno;

Rigali Goffredo — Capo Stazione principale delle Ferrovie dello Stato;

Sbrana Angiolo — Fuochista delle Ferrovie dello Stato;

Vanni Dott. Giovanni Antonio — Consigliere di Stato;

Vietri Avv. Andrea — Direttore Generale dell'Ufficio Speciale delle Ferrovie e Tramvie nel Ministero dei Lavori Pubblici.

Art. 3.

La Commissione potrà dividersi in Sottocommissioni che saranno costituite dal Presidente.

Essa presenterà le sue proposte e la relazione finale dei suoi lavori entro l'anno corrente.

Art. 4.

La Commissione sarà assistita da un ufficio di Segreteria così composto:

Franza Avv. Enrico — Sotto Capo Servizio delle Ferrovie dello Stato — Segretario Capo;

Sacchi Lodispoto Dott. Terenzio — Capo Sezione del Ministero dei Lavori Pubblici — Segretario;

Valerio dott. Olinto — Ispettore principale delle Ferrovie dello Stato — Segretario;

Guzzelloni Rag. Dott. Angelo — Ispettore pricipale delle Ferrovie dello Stato — Segretario;

Corrado Dott. Agostino — Segretario al Ministero dei Lavori Pubblici — Segretario;

D'Alessio dott. Tommaso — Segretario del Ministero dei Lavori Pubblici — Segretario supplente;

Giazzi Rag. Corrado — Ragioniere del Ministero di Pubblica Istruzione — Segretario supplente.

Art. 5.

Sarà provveduto con separate disposizioni alla spesa necessaria al funzionamento della Commissione.

Dato a Roma, 3 maggio 1914.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA - CIUFFELLI.

Ordine di Servizio N. 172. (M. e R.).

Apparecchi automatici (bilancie per persone e distributori di oggetti diversi).

1° *Attivazione del servizio.* — Con la *Società Italiana Apparecchi Automatici*, sedente in Milano, della quale è direttore il sig. Ing. Felice *Grondona*, è stata stipulata una convenzione per il collocamento e l'esercizio di apparecchi automatici nelle stazioni delle Ferrovie dello Stato.

L'esercizio avrà inizio col 1° luglio 1914, sotto la esclusiva responsabilità della Società concessionaria.

2° *Caratteristiche degli apparecchi.* — Gli apparecchi automatici comprendono:

— *a*) - bilancie per persone,

— *b*) - distributori, a due o più getti, di oggetti diversi.

Le bilancie funzionano con l'introduzione di monete di valore non superiore a centesimi 10.

I distributori funzionano pure con monete da centesimi 10: possono però avere anche alcuni getti funzionabili con l'introduzione di monete da centesimi 20.

Gli apparecchi sono costruiti in modo che, in caso di guasto o di introduzione di moneta non adatta, rifiutano o restituiscono la moneta.

Essi devono:

— avere dimensioni non superiori a metri 3 di altezza e metri 1 × 1 di base;

— essere muniti di due serrature, l'una per l'apparecchio e l'altra per la cassa, quest'ultima con due chiavi a gioco diverso.

in modo che occorra l'impiego contemporaneo di entrambe le chiavi per aprire la cassa;

— portare impressa la scritta: « *Gli eventuali reclami de-* « *vono indirizzarsi all'esercente Società Italiana Apparecchi Auto-* « *matici - Milano* ».

3° *Collocamento ed ubicazione degli apparecchi.* — La scelta delle stazioni, il collocamento e la quantità degli apparecchi, l'aumento di quantitativo in stazioni già fornite, l'ubicazione, la sostituzione e la rimozione degli apparecchi nelle singole stazioni saranno concordate tra la competente Divisione di Movimento e la Società concessionaria.

Le Divisioni trasmetteranno al Servizio Movimento, il 1° agosto 1914, un elenco dal quale dovranno risultare:

a) - le stazioni in cui vennero collocati apparecchi nel precedente mese di luglio;

b) - il numero degli apparecchi, distinto per distributori e per bilancie, in ogni stazione;

c) - la data di inizio del funzionamento di ogni apparecchio.

Le Divisioni, al primo di ogni mese successivo, comunicheranno al Servizio del Movimento un elenco delle variazioni con gli stessi dati.

Gli apparecchi devono essere collocati in luogo adatto, facilmente visibile ed accessibile al pubblico, in quanto lo consentano le esigenze del servizio ferroviario.

Può essere variata la ubicazione, sospeso temporaneamente in singole stazioni l'esercizio e ordinato il ritiro di apparecchi, quando esigenze del servizio ferroviario fossero per richiederlo.

4° - *Oggetti in vendita coi distributori.* — Nei distributori è ammessa la vendita di:

a) cioccolata e dolci (caramelle, confetture, mandorle, biscotti, mentine e simili);

b) generi di « toilette » (acque, profumi, cipria, saponi, pettinini, spazzolini, ecc.);

c) scatole di fiammiferi;

d) oggetti diversi (spilli, bottoni da camicia, taffetà, fermacravatte, matite, giocattoli, ecc).

I generi in vendita devono essere prodotti in Italia da Ditte nazionali e provveduti a cura e spese della Società concessionaria.

5° *Pubblicità.* — Nessuna pubblicità può essere fatta a mezzo degli apparecchi, nè per conto della Società concessionaria, nè per conto di terzi.

Essi possono indicare soltanto il nome e indirizzo della fabbrica costruttrice dell'apparecchio, la specificazione dei generi in distribuzione ed il nome ed indirizzo delle Ditte produttrici.

È ammesso che l'involucro dei generi in distribuzione porti stampato, oltre la qualità dell'oggetto distribuito, anche l'indicazione di altri generi affini prodotti dalla Ditta stessa.

6° *Prestazioni devolute alla Società Concessionaria.* — La Società concessionaria provvede direttamente, con personale proprio, al collocamento, alla manutenzione, allo spostamento ed al ritiro degli apparecchi dalle stazioni.

Il personale della Società concessionaria deve uniformarsi ai regolamenti ferroviari ed agli ordini del Capo stazione, o di chi per esso, il quale in caso di inosservanza può allontanare detti agenti dalla stazione.

La Società concessionaria potrà affidare ad un agente di stazione, da essa scelto con il consenso della Divisione di Movimento, l'incarico della pulizia esterna e della sorveglianza del funzionamento degli apparecchi, compreso il rilievo di eventuali guasti, della presa in consegna degli oggetti da vendersi, della custodia delle scorte stesse e del rifornimento dei distributori.

Per tutto quanto si riferisce a tali prestazioni ed al resoconto relativo, l'incaricato si atterrà alle istruzioni della Società concessionaria, colla quale corrisponde direttamente.

Quando non fosse possibile, per qualsiasi causa, affidare le prestazioni di cui al precedente capoverso ad un agente di stazione, la Società concessionaria deve, anche per le prestazioni stesse, provvedere con personale proprio.

7° *Guasti od irregolare funzionamento degli apparecchi.* — L'incaricato della Società, ove rilevi l'irregolare funzionamento od il guasto di qualche apparecchio, provvede tosto alla chiusura, con apposite viti, dei fori per l'immissione delle monete ed appone all'apparecchio stesso il cartello con l'indicazione: « *Fuori servizio* » informandone la Società perchè disponga per la riparazione.

8° *Chiavi degli apparecchi.* — La chiave della serratura dell'apparecchio è tenuta dall'incaricato della Società.

Le due chiavi a gioco diverso della serratura della cassa dei singoli apparecchi sono tenute l'una dall'incaricato predetto e l'altra dal Capo stazione.

La chiave da conservarsi dal Capo stazione è consegnata in doppio; il Capo stazione deve custodire il duplicato della chiave nella cassaforte.

La consegna delle chiavi è fatta direttamente dalla Società al suo incaricato ed al Capo stazione.

9° *Ritiro degli incassi.* — Nei giorni 10, 20 ed ultimo di ogni mese, ed, occorrendo, anche ad intervalli più brevi, il Capo Stazione, in contraddittorio con l'incaricato della Società, ritira le monete dagli apparecchi.

Il Capo stazione versa alla Cassa Compartimentale, con avviso di introito Mod. R. 110, le monete aventi corso legale nel Regno, e, nei modi d'uso, alla Delegazione del Tesoro od alle Autorità locali, le monete false o supposte false, e trattiene le monete non aventi corso nel Regno ed i gettoni per consegnarli, alla fine di ogni mese, all'incaricato della Società, il quale ne dispone a norma delle istruzioni che riceverà dalla Società concessionaria.

10° - *Liquidazione dei conti.* — All'atto di ogni ritiro dagli apparecchi, il Capo stazione segna progressivamente sui prospetti (Allegati *A* e *B*, da richiedersi, nei modi d'uso, ai Magazzini Stampe), compilati in duplice originale, il dettaglio degli incassi e, nelle apposite finche, firma e ritira la firma dell'incaricato della Società, in segno di benestare degli importi esposti nelle singole colonne.

Alla fine di ciascun mese il Capo stazione, sempre in contraddittorio con l'incaricato della Società, completa i prospetti suindicati firmandoli e facendoli firmare in calce dall'incaricato della Società.

Ogni prospetto indica il quantitativo dei distributori o delle bilancie ed il relativo incasso, con la specificazione delle monete aventi corso legale nel Regno, delle monete fuori corso, delle monete false o supposte tali, e dei gettoni.

Il Capo stazione, al primo di ogni mese, invia uno degli originali del prospetto alla Divisione di Movimento e consegna l'altro all'incaricato della Società, unitamente alle monete fuori corso ed ai gettoni, come è detto al precedente punto 9°).

Le Divisioni di Movimento compilano, a loro volta, il riassunto mensile (allegato *C*) degli introiti di tutti gli apparecchi in funzione nelle dipendenti stazioni e lo trasmettono, entro la prima decade di ogni mese, al Servizio Movimento.

Gli Uffici di Ragioneria contabilizzano tutti i versamenti delle stazioni al Conto d'Ordine del Servizio Movimento, al quale trasmettono, entro la prima decade e con un solo elenco R. 112 mensile, i tagliandi *B* dei Moduli *R* 110, perchè il Servizio stesso possa procedere alla revisione dei riassunti (Allegato *C*) che riceve dalle Divisioni, al versamento, con mandato di pagamento, della quota spettante alla Società concessionaria ed alla contabilizzazione delle partite spettanti agli introiti fuori traffico e delle quote riservate per compenso al personale.

11° *Trasporto degli apparecchi, degli oggetti, degli imballaggi, ecc.* — Gli apparecchi di primo collocamento sono trasportati gratuitamente a grande velocità sulle linee delle Ferrovie dello Stato.

Potrà inoltre essere consentito il trasporto gratuito degli apparecchi che, sopra richiesta della Società concessionaria, le Divisioni di Movimento riconoscessero conveniente di sostituire o di spostare dall'una all'altra stazione per viste di migliore utilizzazione.

Le lettere di porto in servizio saranno rilasciate, dietro richiesta della Società concessionaria, dalla Divisione di Movimento da cui dipende la stazione alla quale sono destinati gli apparecchi.

Qualsiasi altro trasporto, compreso quello dei generi da porsi in distribuzione, resta ad esclusivo carico della Società concessionaria, che deve eseguirli con spedizione ordinaria a tariffa e condizioni normali.

12° *Deposito delle scorte degli oggetti, degli imballaggi, ecc.* — Nelle stazioni in cui funzionano gli apparecchi verrà, in quanto possibile, accordato gratuitamente, dalle Ferrovie dello Stato alla Società concessionaria, uno spazio per deposito delle scorte degli oggetti da distribuirsi e degli imballaggi in attesa di rispedizione, senza però alcuna responsabilità da parte dell'Amministrazione ferroviaria per le eventuali mancanze od avarie comunque avvenute.

13° *Compenso all'agente di stazione incaricato di prestazioni per conto della società concessionaria.* — Agli agenti di stazione che disimpegnano, per conto della Società concessionaria, le prestazioni di cui ai punti 6°), 7°), 8°) e 9°) del presente Ordine di Servizio, viene corrisposto alla fine di ogni anno, un compenso che sarà stabilito dall'Amministrazione ferroviaria in relazione al numero degli apparecchi in funzione, all'entità delle prestazioni ed alla percentuale che, per tale titolo, la Società concessionaria lascia sull'incasso degli apparecchi.

Col 31 maggio cessano di funzionare gli attuali apparecchi (bilancie automatiche e distributori di oggetti diversi) che, a termini di contratto, devono essere ritirati dalle Ditte concessionarie entro il 15 giugno.

Nulla è variato per quanto riguarda i distributori automatici di targhette e dischi di alluminio, di polizze di assicurazione contro gli infortuni in viaggio, e di biglietti d'entrata nelle stazioni.

(Fac-si

STAZIONE

Somme ritirate dalle Bilancie Automa

Quantità N. ....

GIORNO DEL RITIRO	MONETE E GETTONI RITIRATI				
	Importo complessivo	False o supposte false	GETTONI valore virtuale	Non aventi corso legale	Aventi corso nel regno
1	2	3	4	5	6
TOTALE					
Da versare alla Tesoreria od alle Autorità					
Consegnate all'incaricato della Società					
Versate alla Cassa Compartimentale delle Ferrovie coi mod. R. 110 N.....					

Importo soggetto a percentuale

Li .... *191* ..

IL CAPO STAZIONE

* Indicare nella colonna "Osservazioni„ la data d'inizio del funzionamento

N.B. - Il presente prospetto deve essere inviato alla Divisione di Movimento incassi, con l'indicazione, in tal caso, di "negativo„ nella colonna 8 "Os-

(Fac-si

STAZIONE

Somme ritirate dai Distributori

Quantità N. ....

GIORNO DEL RITIRO	MONETE E GETTONI RITIRATI				
	Importo complessivo	False o supposte false	GETTONI valore virtuale	Non aventi corso legale	Aventi corso nel regno
1	2	3	4	5	6
TOTALE					
Da versarsi alla Tesoreria o alle Autorità					
Consegnate all'Incaricato della Società					
Versate alla Cassa Compartimentale delle Ferrovie coi mod. R110 N....					
					Importo soggetto a percentuale

Li *191*

IL CAPO STAZIONE

* Indicare nella colonna "Osservazioni,, la data d'inizio di funzionamento

N.B. - Il presente prospetto deve essere inviato alla Divisione Movimento incassi, con l'indicazione, in tal caso, di "negativo,, nella colonna 8, "Os

mile).

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 172-1914*

Mod. **M-570.**

di

automatici nel mese di

portanti i N.

Importo soggetto a percentuale (colonne 5 e 6)	*Osservazioni* (*)	Firma del Capo stazione	Firma dell' Incaricato della Società
7	8	9	10

L'INCARICATO DELLA SOCIETA'

dei distributori collocati nel mese.
e consegnato all'incaricato della Società quand'anche non si fossero verificati
servazioni „.

Fac-simile

Allegato C *all'Ordine di Servizio N. 172-1914.*

MOD. M. 572.

DIVISIONE MOVIMENTO

di ....

Somme ritirate dagli *Apparecchi automatici*

nel mese di .... *19* ...

DISTRIBUTORI DI OGGETTI DIVERSI								Osservazioni (**)
		MONETE E GETTONI RITIRATI						
STAZIONI (*)	Quantità dei distributori.	Importo complessivo	False o supposte false	Gettoni valore virtuale	Non aventi corso legale	Aventi corso nel Regno	Importo soggetto a percentuale (Colonne 6 e 7)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Percentuale del 20 % da computarsi sul totale della colonna 8 L. (..........) e da dedursi dal totale della colonna 7 .						....		
Da versarsi alla Società Italiana Apparecchi Automatici per sua quota nell'introito dei distributori di oggetti divers						....		

(*) Le stazioni sono da iscriversi per ordine alfabetico comprendendovi anche quelle nei c... gativo ».

(**) Nella colonna 9, a fianco della rispettiva stazione, indicare il numero e la data d'ini...

BILANCIE PER PERSONE								
		MONETE E GETTONI RITIRATI						
STAZIONI (*)	Quantità delle bilancie	Importo complessivo	False o supposte false	Gettoni valore virtuale	Non aventi corso legale	Aventi corso nel Regno	Importo soggetto a percentuale (Colonne 6 e 7)	*Osservazioni* (**)
1	2	3	4	5	6	7	8	9

Percentuale del 35 % da computarsi sul totale della colonna 8 (L. ....) e da dedursi dal totale della colonna 7. . ...

Da versarsi alla Società Italiana Apparecchi Automatici per sua quota nell'introito delle bilancie . . . .

...parecchi non si fossero verificati incassi. A fianco di queste ultime, nella colonna 9, indicare «ne-
...funzionamento degli apparecchi collocati nel mese.

Ordine di Servizio N. 173. (C.).

Tariffe internazionali. - Parte II B, Fascicolo I° - Elenco delle stazioni italiane.

(Vedi Ordine di Servizio N. 129-1914).

Con decorrenza dal giorno 16 giugno 1914, le stazioni di Airole e Bevera, del nuovo tronco di linea Ventimiglia-Airole, sono state ammesse al servizio diretto italo-francese (con la P. L. M.).

In conseguenza, nell'« Elenco delle stazioni italiane e loro distanze dai transiti di confine, dovranno essere apportate le seguenti aggiunte:

	2	3	4	5	6	7	8
a pag. 20 Airole	—	—	12	372	401	—	—
a pag. 35 Bevera. . . .	—	—	5	365	394	—	—

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 174. (C.).

Servizio diretto italo-francese (P. L. M.).

(Vedi Ordine di Servizio N. 37-1914).

Per le opportune modificazioni da apportarsi all'elenco delle stazioni delle Ferrovie francesi P. L. M. di cui a pag. 222 e seguenti delle tariffe pel trasporto delle merci in servizio diretto fra

l'Italia e la Francia (edizione 1° gennaio 1907), si avverte che le stazioni di Bellevue, Le Clapier e Pont-de-l'Ane, hanno cambiato il nome rispettivamente in St. Etienne-Bellevue, St. Etienne-Le Clapier e St. Etienne-Pont-de-l'Ane.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 175. (C.).

Tariffa eccezionale interna sicula N. 401 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 255-1909).

Col 16 giugno 1914 la tariffa eccezionale N. 401, serie B, interna sicula, valevole per i trasporti di cereali e legumi secchi, sarà estesa alle spedizioni dirette alle stazioni di Acquaviva Platani, Caltagirone e Canicattì.

Opportune aggiunte dovranno essere fatte nella tariffa stessa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 176. (C.).

Tariffa locale N. 227 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 336-1913).

Col 16 giugno 1914 la tariffa locale N. 227 P. V., valevole per i trasporti di « Materiale componente le ferrovie portatili, per uso agricolo, per cantieri, ecc. » sarà estesa alle spedizioni in partenza dalla stazione di Sesto S. Giovanni.

Opportuna aggiunta dovrà essere fatta nella tariffa stessa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 177. (C.).

Servizio italo-germanico.

Col 16 giugno 1914 la voce N. « 2557 - Terra silicea o silice ecc. » della nomenclatura a piccola velocità della tariffa italo-germanica viene annullata e sostituita come segue:

2557 - 690 a Terra silicea, naturale, anche
dilavata e macinata / 21 / 8 / 22 // 2 / III / 5 (1) (2)

(1) Via Brennero e Pontebba applicabile soltanto alla merce non imballata.

(2) Via Brennero e Pontebba applicabile soltanto alla merce allo stato naturale e cioè non macinata, non setacciata, non dilavata o altrimenti lavorata.

Nel 3° supplemento alla Parte II *A* della tariffa diretta, pubblicatosi col 1° aprile 1914, devonò introdursi le seguenti rettifiche nella tariffa eccezionale N. 2 P. V.:

Pag. 35 - Per Ars (Mosel) il prezzo speciale eposto via Chiasso in « (4) 3, 1 » va completato in « (4) 3.13 ».

Pag. 42 - Per Metz Hbf. il prezzo esposto via Chiasso in « 3.08 » va rettificato in « 3.48 ».

A pag. 289 della Parte II *A* - (Tariffa eccezionale N. **1 P. V.**) il prezzo di « Ürdingen via Peri serie *1* esposto in « 2.80 » va corretto in 3.30 ».

Col 1° luglio 1914 la stazione di Milano transito (La Librera) viene ammessa alla tariffa eccezionale N. 7 P. V. del servizio suddetto pel trasporto di olii minerali a vagone completo di almeno 10 tonnellate coi prezzi seguenti per quintale:

Milano transito (La Librera) .	Chiasso . . .	0.45
	Peri . . .	1.29
	Pontebba . . .	2.78

Opportuna aggiunta dovrà farsi nella citata eccezionale a pagina 113 della Parte II *B*, fascicolo 2 della tariffa italo-germanica.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, *e* 22.

Ordine di Servizio N. 178. (M.).

Servizio cumulativo italiano. - Irregolarità nelle gestioni di transito.

Malgrado ripetuti richiami le stazioni in contatto con le Amministrazioni corrispondenti trascurano la regolare esecuzione degli incombenti relativi alle gestioni di transito, come è dimostrato dal fatto che sempre più numerosi si fanno i rilievi per errori di tassazioni e che aumenta il numero delle spedizioni che sfuggono alle scritturazioni di transito.

È intendimento che tali irregolarità che apportano incaglio ed aggravio ai lavori di riscontro degli Uffici di Controllo e provocano lagnanze delle Ferrovie corrispondenti per il lavoro inutile che pure ad esse arrecano, abbiano una buona volta a cessare.

Rivolgo pertanto invito al personale interessato, specialmente ai Capi Gestione, onde abbiano a curare con la maggiore diligenza le diverse operazioni contabili inerenti ai trasporti che vengono scambiati con le Amministrazioni in corrispondenza, avvertendo che ove continuassero le irregolarità lamentate saranno senz'altro adottati provvedimenti disciplinari a carico dei responsabili.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, *e* 22.

Circolare N. 52. (S.).

Certificati esenti da tassa di bollo.

A deroga dell'ultimo comma della circolare 99-1911, e sentito in proposito il Ministero delle Finanze, si avverte che i documenti da presentarsi da agenti a riposo, da vedove e da orfani di agenti, a sensi del paragrafo 61 delle « Norme di applicazione del regolamento sui biglietti di viaggio (ordine di servizio 89-1911) », possono esser prodotti, esenti da tassa di bollo, anche se gli interessati godano di pensione, semprechè i sindaci e le autorità di Pubblica Sicurezza abbiano riconosciuto nei richiedenti i requisiti di cui ai N. 22 e 25 dell'articolo 22 della legge 4 luglio 1897 N. 414.

Comunicazione.

Fino a nuovo avviso la ditta Luigi Santoro fu Giovanni da Cosenza resta esclusa dal fare offerte per contrattazioni di conto della nostra Amministrazione.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI

Circolare N. 111R.

Smarrimento libretti di viaggio di impiegati governativi.

Allo scopo di impedire l'eventuale abusiva utilizzazione si notifica lo smarrimento dei seguenti libretti di viaggio:

Numero	Personale o di famiglia	Casato e Nome	Grado	Ufficio
28528	Personale	Amanti Renato	Ufficiale	Ministero Poste
17902	Famiglia	Anania Salvatore	»	Direzione Poste Torino
7683	»	Antonelli Giovanni	Cancelliere	R. Pretura di Corneto T.
34369	Personale	Barberis Edoardo	Tenente	Ministero Guerra
19451	»	Battaglia dott. Bartolomeo	Segretario	Intend. Finanza Catanzaro
22703	»	Belluardo Antonio	Ufficiale	Direzione Poste Milano
3055	Famiglia	Bennati Domenico	Delegato P.S.	Ministero Interno
796	»	Berlinguer Francesco	Ragioniere	» Tesoro
38993	Personale	Buzzetti Maria Antonia	Maestra	» Istruzione
21490 14481	» Famiglia	Brun Giuseppe	Commesso	» Poste
21561	Personale	Caccia prof. Natale.	Insegnante	R. Scuola Tecn. *Piatti* Milano
22855	»	Cacici Giacomo	Commesso	Ministero Poste
17655	»	Carella Manlio	Ufficiale	» »
677	Famiglia	Carrara Giulio	Apparecc.	Direzione Telefoni Stato

Numero	Personale o di famiglia	CASATO E NOME	Grado	Ufficio
1168	Famiglia	Carteni dott. Giacomo	Conservat.	Ministero Finanze
16248	Personale	Casamendi Pietro	Messaggere	» Poste
21064	»	Castagna Salvatore	Ufficiale	» »
24437	»	Castaldi Arturo	»	» »
105	Famiglia	Catalani cav. Giuseppe	1° Segret. di Legaz.	» Affari Esteri
19227	Personale	Cataldi Umberto	Brigadiere	» Poste
2109	Famiglia	D'Arrigo Virginio	1° Agente	» Finanze
12695	Personale	De Cori cav. Vittorio	Tenente Colonnello	1° Regg. Artiglieria Casale
36310	»	De Murtas Amerigo	Tenente	Ministero Guerra
?	»	Fabbri Ercole	Agente	Imposte dirette Firenze
713	Famiglia	Facchiano Domenico	Brigadiere	Ministero Finanze
411	»	Fasola nob. Cesare	Ragioniere	» Tesoro
2537	»	Ferranti cav. Evelino	Maggiore	» Guerra
279	»	Firpo Paolo	Capo tecnico	» Marina
18574	Personale	Fragomeni Antonio	Agg.Cancell.	R. Pretura Pianella
66069	»	Gaudenze Anita	Insegnante	R. Scuola Normale Verona
10643	Famiglia	Giagnani prof. Pietro	»	Ministero Istruzione
7239	»	Giammetti Luigi	Giudice	» Grazia e Giustizia
1654	»	Giudici Carlo	Capo tecnico	» Marina
670	»	Guarini Donato	Delegato P.S.	» Interno
9598 18677	Personale Famiglia	Lanzetti Lamberto	Ufficiale	» Poste
24558	Personale	Lo Re Benedetto	Commesso	» »
?	»	Maggio Felice	Brigadiere	RR. Carabinieri Bologna
864	»	Marchetti Marco	Capo Ufficio	Ministero Poste
5897	Famiglia	Marino Adolfo	Agente Sup.	» Finanze
15848	Personale	Meazzini Rinaldo	Maestro	Pieve Fissiraga
680	?	Migliardi Ruggero	Delegato P.S.	Ministero Interno

Numero	Personale o di **famiglia**	Casato e Nome	Grado	Ufficio
15901	Famiglia	Milanesi Attilio	Commesso	Ministero Poste
2315	Personale	Miliani cav. ing. Luigi	Ingegnere	Genio Civile Este
10945	»	Nicolini dott. Fausto	Primo arch.	Ministero Interno
321	Famiglia	Occhipinti Alfredo	Maresciallo Finanza	» Finanze
12223	»	Olivieri Ugo	Geom. Cat.	» »
3795	»	Orrù dott. Eusebio	Cons. agg.	» Interno
17142	Personale	Orsini Alfredo	Ufficiale	» Poste
5103	Famiglia	Palumbo dott. Giov. Batta	Segretario	» Guerra
2155	»	Palumbo dott. Manfredi	Archivista	» Interno
11039	Personale	Panacchia Eugenio	Applic. P. S.	» »
1849 1880	» Famiglia	Pannain cav. prof. Ernesto	Chim. Sagg.	R. Zecca Roma
231	Personale	Passarotto Luigi	Maresciallo Magg.	Ministero Guerra
?	»	Perfetti Giovanni	Impiegato	» Poste
3388	Famiglia	Porlezza ing. cav. Davide	Ingegn. Capo	Ufficio tecnico Finanza Pisa
39783	Personale	Priori Alfonso	Tenente	Ministero Guerra
26979	»	Rizzo Baldassarre	Ufficiale	» Poste
2225	»	Rosolino Pilo	Maresciallo	70° Reggimento Fanteria
?	»	Rossetti-Mancini Vittorio	Agente sub.	R. Dogana Genova
1377	Famiglia	Rossi Giuseppe	Meccanico	Ministero Real Casa
12422	Personale	Sammartano Giovanni	Cancelliere	Tribunale Termini Imerese
20645	»	Schiesari avv. Edoardo	Giudice	R. Pretura Rovato
2059	Famiglia	Seghetti dott. Gaetano	Assistente	Ministero Agricoltura
12158	»	Serri Neo	Ufficiale	» Poste
9110	Personale	Talice Teobaldo	»	Direzione Poste Torino
845	Famiglia	Vero Giovanni	Cancelliere	R. Pretura Murazzano
6869	Personale	Villamajana Giuseppe	Applic. P. S.	Ministero Interno
8123 9481	» Famiglia	Vincenti dott. Luigi	Conservatore Ipot.	» Finanze
6389	»	Viticllo ing. Ernesto	Ingeg. Cat.	Circolo Catastale Bari
27780	Personale	Zappi prof. Silvio	Insegnante	Ministero Istruzione

Circolare N. 112R (C.).

XVI Congresso internazionale delle associazioni della stampa in Copenaghen.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative, in destinazione delle stazioni di confine internazionale e viceversa.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 5 al 16 giugno 1914.

Ritorno: dal 12 al 30 giugno 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

Circolare N. 113R (C.).

Congresso degli ex alunni degli istituti industriali di Fermo e Vicenza e dei periti meccanici ed elettrotecnici del regno in Fermo.

Pei viaggi in destinazione della stazione di Porto S. Giorgio e viceversa dei partecipanti al Congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 28 maggio al 2 giugno 1914.

Ritorno: dal 31 maggio al 7 giugno 1914.

N. B. — Le disposizioni di cui la presente circolare furono già impartite alle stazioni delle rispettive Divisioni di Movimento.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI

Roma, 1914 — Tip. Editrice Nazionale — C. 80.

Circolare N. 114R (C.).

Congresso dell'Unione Italiana delle Ferrovie d'interesse locale e di Tramvie in Napoli.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria marittima.

Ai partecipanti provenienti da Palermo loco, quando intendano di effettuare il viaggio di mare tanto nell'andata quanto nel ritorno, l'Agenzia di Navigazione di Palermo rilascerà i biglietti Mod. CI-701 e Mod. CI-702 per la traversata marittima Palermo-Napoli e viceversa, verso presentazione della richiesta e della tessera personale di riconoscimento.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 1° all'11 giugno 1914

Ritorno: dal 9 al 15 detto.

Per tutte le altre norme circa l'applicazione della concessione vedasi la Circolare N. 100R-1913.

NB. - Le disposizioni di cui la presente circolare furono già impartite alle stazioni ed Agenzie dalle rispettive Divisioni di Movimento.

Circolare N. 115R (C.).

II Mostra zootecnica del Val di Chiana e I Mostra operaia-agricola provinciale in Castiglione Fiorentino.

Pei viaggi dei partecipanti alle Mostre sovraindicate è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli agli espositori e giurati che intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

Gli espositori e giurati saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI E GIURATI

Andata e *Ritorno*: dal 10 giugno al 10 luglio 1914.

SPEDIZIONI DEL BESTIAME E DELLE MERCI

Andata: dal 10 al 28 giugno 1914

Ritorno: dal 21 giugno al 10 luglio 1914.

Per quanto riguarda l'applicazione della Concessione ai viaggi degli espositori e giurati valgono le norme di cui alle Circolari N. 70-R e 100-R - 1913.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI

Roma, 1914 — Tip. Editrice Nazionale — C. 90.

Circolare N. 12v (C.).

Concessioni speciali IV e V.

Si pubblicano, allegati alla presente, gli elenchi dei Comitati e delle Associazioni di beneficenza ammessi per il corrente anno al beneficio delle Concessioni speciali IV e V.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI

CONCESSIONE SPECIALE IV

Elenco dei Comitati ed Associazioni di beneficenza riconosciuti dalle Ferrovie dello Stato

DENOMINAZIONE	SEDE
Comitato per la cura balnearia agli scrofolosi poveri	Abbiategrasso
Colonia Marina ed Alpina provinciale	Alessandria
Orfanotrofio Femminile	Alessandria
Società Nazionale di Patronato e mutuo soccorso per le giovani operaie	Alessandria
Ospizio marino	Ancona
Associazione nazionale « per la donna » . . .	Ancona
Fraternita dei Laici	Arezzo
Congregazione di carità	Argenta
Ospedale della SS. Trinità	Arona (1)
Commissione per la cura marina degli operai della Cartiera « Rossi »	Arsiero
Comitato di beneficenza presso il Comune di . .	Asola
Congregazione comunale di carità	Assisi
Ospizio marino piemontese	Asti
Congregazione di carità	Bagnolo S. Vito
Congregazione di carità presso il Comune di . . .	Baricella
Comitati scrofolosi della città di	Bergamo
Ospizio marino biellese	Biella
Patronato felsineo	Bologna
Patronato femminile pro operaie	Bologna
Società operaia agricola	Boretto
Congregazione di carità	Boretto

(1) Si ammettte che gli ammalati inviati alla cura a Loano possano seguire la via di Sesto Calende e l'Ospedale è autorizzato ad emettere separate richieste per i percorsi da Arona a Sesto Calende e da Sesto Calende a Loano e viceversa.

DENOMINAZIONE	SEDE
Comitato di beneficenza presso il Comune di . .	Borgofranco
Comitato dell'Ospizio marino per i fanciulli scrofolosi poveri	Bozzolo
Commissione amministratrice dell'ospizio marino bresciano	Brescia
Congrega apostolica	Brescia
Comitato per la cura marina presso il Comune di	Busto Arsizio
Congregazione di carità	Cannobbio
Comitato per la cura marina presso il Comune di	Carpi
Comitato di beneficenza presso il Comune di . .	Carbonara Po
Comitato Ospizi marini	Casalmaggiore
Comitato pro scrofolosi poveri	Casalpusterlengo
Congregazione di carità	Castelmaggiore
Ospizio Marino	Castel S. Giovanni
Comitato pro scrofolosi poveri	Castiglion Fiorentino
Comitato di beneficenza per l'invio d'infermi alle cure termali ed ai bagni marini	Cento
Ospizio marino Clarense	Chiari
Congregazione di carità	Chiavenna
Comitato degli ospizi marini	Città di Castello
Comitato pro scrofolosi poveri	Codogno
Istituto provinciale per la cura balneare degli scrofolosi poveri	Como
Patronato scolastico	Conegliano
Comitato permanente pro scrofolosi	Correggio
Consiglio dell'opera pia scrofolosi	Crema
Istituto per gli scrofolosi poveri (Consiglio degli Istituti Ospitalieri)	Cremona (1)
Ospizio marino pei poveri scrofolosi della città e provincia di	Cuneo

(1) Nel caso che le squadre di ammalati, inviate da questo Istituto, si uniscano a quelle inviate dal Comitato Milanese per compiere il viaggio con treno speciale, l'Istituto stesso è autorizzato ad emettere separate richieste per il viaggio dalla sede a Milano o Pavia e da dette località al luogo di cura; e così pure pel viaggio di ritorno.

DENOMINAZIONE	SEDE
Congregazione di carità	Curtatone
Asilo Donna Giulia e Asilo della Sacra Famiglia.	Dovadola
Comitato contro la tubercolosi	Fabbrico
Comitato per la cura dei bambini Fabrianesi negli ospedali marini	Fabriano
Comitato per gli ospizi marini	Faenza
Direzione degli Orfanotrofi e Conservatori di . .	Ferrara
Istituto Esposti e Maternità	Ferrara
Opera pia degli Ospizi marini di carità pei fanciulli scrofolosi del Comune di	Ferrara
Congregazione di carità	Figline Valdarno
Opera pia degli ospizi marini	Firenze
Ospizio marino Quisisana	Firenze
Ospizio marino israelitico	Firenze
Ospizio marino Jackson	Firenze
Missione medica	Firenze
Asili gratuiti per le Figlie dei Carcerati	Firenze
Società fiorentina per l'invio delle donne povere ai bagni di mare	Firenze
Commissione permanente degli Ospizi marini . .	Fusignano
Associazione di beneficenza pro scrofolosi poveri.	Gallarate
Congregazione di carità	Gallarate
Congregazione di carità	Giacciano con Baruchella
Comitato per l'ospizio marino	Iesi
Opera Pia Ospizi marini	Imola
Congregazione di carità	Intra
Comitato pro scrofolosi poveri	Legnano
Opera pia lodigiana per la cura marina e climatica dei fanciulli poveri scrofolosi	Lodi
RR. Spedali ed Ospizi	Lucca

DENOMINAZIONE	SEDE
Cassa di risparmio di Lucca (amministratrice dell'ospizio marino permanente e della colonia alpina)	Lucca
Comitato per la cura marina degli scrofolosi poveri	Lugano
Comitato degli ospizi marini	Lugo (1)
Ospizio marino	Mantova
Congregazione di carità	Marcaria
Colonie scolastiche alpine e balneari - Piazza Fontana, 2	Milano
Opera pia per la cura balneare e marina agli scrofolosi poveri	Milano
Comitato permanente pro Sempione-Cagnola . .	Milano
Comitato promotore per la cura dei bagni marini	Milano (2)
Comitato per la cura marina e climatica dei bambini poveri israeliti	Milano
Società italiana di previdenza per le giovani operaie	Milano
Comitato di assistenza per gli ammalati poveri .	Milano
Patronato delle scuole maschili e femminili di via Giulio Romano	Milano
Patronato delle scuole maschili e femm. di via F. Casati	Milano
Comitato per l'invio alla cura marina dei ragazzi scrofolosi poveri del quartiere di P. Genova .	Milano
Patronato di beneficenza scolastica per gli alunni poveri del Rione di C. S. Gottardo	Milano
Comitato modenese per la cura marina pei fanciulli scrofolosi	Modena
Opera pia per la cura balneare agli scrofolosi poveri monzesi	Monza
Comitato di beneficenza presso il Comune di . .	Motteggiana
Opera pia per la cura marina degli scrofolosi . .	Novara

(1) Questo comitato è autorizzato ad emettere le richieste di trasporto a prezzo ridotto anche pei viaggi degli ammalati indigenti da esso inviati alla cura per conto del Comitato degli ospizi marini di Massalombarda.

(2) Questo Comitato è autorizzato ad emettere le richieste di trasporto a prezzo ridotto anche per i viaggi da Laveno, Pino Tronzano, Luino, Laveno Mombello e Iselle Trasquera.

DENOMINAZIONE	SEDE
Colonie marine ed alpestri per i fanciulli poveri delle scuole elementari di	Orvieto
Comitato per la cura marina e termale presso il Comune di	Ostiglia
Comitato di beneficenza per la cura dei bagni di mare	Pallanza
Associazione parmense (dottor Garsi) per l'invio gratuito di scrofolosi poveri agli ospizi marini	Parma
Congregazione municipale di carità	Parma
Opera pia scrofolosi della provincia	Pavia
Comitato di beneficenza presso il Comune di . .	Pegognaga
Comitato di beneficenza presso il Comune di . .	Persiceto
Comitato di beneficenza per la cura dei fanciulli poveri scrofolosi	Perugia
Cassa di Risparmio	Piacenza
Comitato dell'Ospizio marino	Piacenza
Società Ospizi marini Porta al Borgo	Pistoia
Opera pia degli Ospizi marini	Pistoia
Congregazione di carità	Poggio Rusco
Ospizio marino provinciale « Umberto I »	Porto Civitanova
Ospizio Marino	Prato-Toscana
Comitato reggiano per l'invio dei fanciulli scrofolosi poveri ai bagni di mare.	Reggio Emilia
Comune di	Reggio Emilia
Società nazionale di patronato per le giovani operaie	Reggio Emilia
Congregazione di carità	Reggio Emilia
Comitato pro Ospizi marini	Rieti
Congregazione di carità	Rodigo
Unione « Amiche dei poveri »	Roma
Colonia « Paolina Mauro Fontana »	Roma
Associazione pro bambini malarici	Roma

DENOMINAZIONE	SEDE
Ospizio della SS. Assunta detto Tata Giovanni .	Roma
Comitato di beneficenza presso il Comune di . .	Roverbella
Comitato esecutivo per la cura dei fanciulli poveri scrofolosi della provincia	Rovigo
Comitato provinciale per la cura termale degli artritici poveri	Rovigo
Comitato per gli Ospizi marini	Russi
Comitato pro scrofolosi	Sabbioneta
Congregazione di carità	Sambonifacio
Congregazione di carità	S. Giorgio di Mantova
Congregazione di carità	S. Giorgio di Piano
Congregazione di carità	S. Martino Dall'Argine
Commissione per la cura degli operai ed operaie della cartiera « Rossi »	Schio
Comitato per la cura dei bagni marini	Sermide
Congregazione di carità	Settimo Milanese
Associazione popolare senese pei bambini poveri scrofolosi	Siena
Istituto femminile delle minorenni	Signa Castello
Comitato per la cura balneare degli scrofolosi poveri . . . . ,	Soncino
Istituto per la cura dei fanciulli scrofolosi della provincia di	Sondrio
Congregazione di carità	Soresina
Comitato di beneficenza presso il Comune di . .	Sustinente
Comitato per l'invio di scrofolosi al mare . . .	Suzzara
Comitato pro Ospizi marini	Terni
Comitato di beneficenza per l'invio di indigenti alla cura termale di Acqui, presso il Comune di	Torino
Ospizio marino piemontese	Torino

DENOMINAZIONE	SEDE
Opera balnearia C. P. Meille	Torino
Piccola Casa della Divina Provvidenza detta Cottolengo	Torino
Società delle Damigelle Protestanti per la protezione dell'infanzia povera	Torino
Colonie alpine e marine per fanciulli poveri . . .	Torino
Congregazione di carità	Torrita
Congregazione di carità	Treviso
Società protettrice dell'infanzia	Udine
Congregazione di carità	Umbertide
Colonia Alpina S. Marco	Venezia
Ospizio marino vercellese	Vercelli
Commissione centrale di beneficenza presso il Comune di	Verona
Comitato Ospizi marini	Viadana
Ospizio Umberto I	Viareggio
Consiglio amministrativo dell'Ospedale ed istituti annessi	Vigevano
Pio Istituto dei Buon-Uomini di S. Michele . . .	Volterra

CONCESSIONE SPECIALE V

Elenco dei Comitati ed Associazioni di beneficenza riconosciuti dalle Ferrovie dello Stato

DENOMINAZIONE	SEDE
Colonia marina ed alpina provinciale	Alessandria
Società nazionale di patronato e M. S. per le giovani operaie	Alessandria
Società Nazionale di patronato per le giovani operaie	Ancona
Congregazione di carità	Castelmaggiore
Comitato permanente pro scrofolosi	Correggio
Società Cremonese contro la tubercolosi	Cremona
Pia Istituzione per la cura climatica	Cremona
Ospizio Marino Jackson	Firenze
Società Nazionale di patronato e M. S. per le giovani operaie	Firenze
Opera pia lodigiana per la cura marina e climatica dei fanciulli poveri scrofolosi	Lodi
Cassa di risparmio di Lucca (amministratrice dell'Ospizio marino permanente e della colonia alpina)	Lucca
Ospizio marino per la cura marina e climatica .	Mantova
Pia istituzione per la cura climatica gratuita ai fanciulli gracili, alunni delle scuole elementari comunali	Milano
Società italiana di previdenza per le giovani operaie	Milano
Società di S. Vincenzo De Paoli (Opera della cura climatica pei fanciulli scrofolosi)	Milano
Patronato generale degli scolari poveri « Scuola e famiglia »	Milano
Comitato per la cura marina e climatica dei bambini poveri israeliti	Milano

DENOMINAZIONE	SEDE
Colonie marine ed alpestri per i fanciulli poveri .	Orvieto
Società delle colonie alpine pei bambini gracili delle scuole ed asili	Palermo
Comitato di beneficenza presso il Comune di . .	Persiceto
Congregazione di carità	Porto Mantovano
Società nazionale di patronato per le giovani operaie	Reggio Emilia
Colonia « Paolina Mauro Fontana »	Roma
Comitato di beneficenza Colonie operaie alpine e marine	Roma
Comitato esecutivo per la cura dei fanciulli poveri scrofolosi della provincia	Rovigo
Congregazione di carità	S. Giorgio di Piano
Società « Charitas » pro ospizi alpini.	Todi
Società delle Damigelle protestanti per la protezione dell'infanzia povera	Torino
Colonie alpine e marine per fanciulli poveri . . .	Torino
Congregazione di carità	Treviso
Società protettrice dell'infanzia	Udine
Colonia alpina S. Marco	Venezia
Comitato Ospizi marini	Viadana

SENTENZA

Espropriazioni ferroviarie. - Occupazioni temporanee (art. 8 della Legge 23 dicembre 1906). - Tramutamento in definitive. - Termini. - Dichiarazione di pubblica utilità.

Tutti i lavori, compresi nel programma delle opere cui si riferiva la legge 23 Dicembre 1906, portante l'approvazione di spese straordinarie occorrenti per le ferrovie, esercitate dallo Stato, avevano insito il carattere della urgenza ed indifferibilità, atto a legittimare l'occupazione temporanea degli immobili necessari alla esecuzione dei lavori stessi, qualunque fosse l'epoca della emissione del Decreto Prefettizio.

Limitatamente a questi lavori la Legge 7 luglio N. 429 sull'ordinamento dell'esercizio di Stato delle Ferrovie non deve ritenersi che abbia derogato con l'art. 76, secondo il quale l'urgenza e la difficoltà potranno essere dichiarate di volta in volta, ma con Decreto del Ministero dei LL. PP.

Le indennità per tali occupazioni temporanee può essere legittimamente fissata negli interessi su quella definitiva, data la speciale natura del procedimento in esame. Ad ogni modo la mancata determinazione di indennità nel Decreto autorizzante l'occupazione provvisoria non importerebbe la nullità del provvedimento.

Per rendere definitiva l'occupazione temporanea come sopra disposta, non occorre che abbia preceduto la dichiarazione di p. u., comecchè implicita nel lavoro urgente e indifferibile. Nè è necessario che le pratiche, per rendere l'occupazione definitiva si esple-

tino nel biennio di cui all'art. 73 della legge 28 giugno 1865, bastando ad ottemperare a quella prescrizione che esse siano iniziate in quel termine.

La legge sugli espropri per p. u. è applicabile anche al caso di imposizione di servitù.

CASS. TORINO 27-12-1913 - Chiappara c. FF. Stato.

FATTO.

Con decreto 30 Settembre 1907 del Prefetto di Genova, in base all'art. 8 della legge 25 Dicembre 1906 ed agli art. 71 e 72 della legge 25 Giugno 1865 sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità, modificata dalla legge 18 Dicembre 1879, venne autorizzata a favore della Amministrazione delle Ferrovie dello Stato l'occupazione temporanea per la durata di anni due di alcuni immobili di proprietà privata in Busalla, necessaria per l'impianto della trazione elettrica sulla linea dei Giovi secondo il progetto approvato dal Comitato d'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato con deliberazione in data 16 Marzo 1907. E quanto alla indennità da corrispondersi ai proprietari di quei terreni, si disponeva nel decreto che dalla data del medesimo sarebbero state stabilite per la occupazione definitiva alla quale l'Amministrazione ferroviaria avrebbe dovuto sollecitamente provvedere. Fra i terreni compresi in quel decreto vi erano 3026 metri quadrati, costituenti porzioni di un fondo della signora Noemi Chiappara moglie Astengo i quali vennero di fatto occupati dalle Ferrovie nel Luglio 1908, e contro tale occupazione insorse la Chiappara con citazione 29 luglio 1909, mediante la quale essa chiedeva la condanna delle Ferrovie al pagamento del terreno a quel massimo che si sarebbe potuto ottenere in libera contrattazione, nonchè al risarcimento dei danni.

Successivamente con altro decreto 17 marzo 1911 dello stesso Prefetto di Genova, l'Amministrazione ferroviaria venne autorizzata alla espropriazione definitiva dei fondi suddetti per lo impianto e la conservazione della linea elettrica in servizio della trazione elettrica sulla ferrovia dei Giovi, al quale effetto quei

fondi venivano espressamente assoggettati a servitù perpetua a favore della stessa Amministrazione.

Nel detto decreto, mentre vennero assegnate le indennità agli espropriati, e fra essi alla Chiappara nella misura di L. 12123,68 in base a perizia dell'Ingegnere Vincenzo Galasso, si stabilirono agli effetti della espropriazione le condizioni seguenti:

La servitù come sopra imposta doveva comprendere il diritto della infissione nel suolo di pali di sostegno con lo stendimento dei fili e di quant'altro occorresse per l'intero impianto della condotta rimanendo alle Ditte espropriate la proprietà della rispettiva zona *asservita* e la facoltà di usarne a loro rischio compatibilmente con la presenza della conduttura stessa, ma col divieto assoluto di eseguire attorno ai pali scavi di qualsiasi natura se non ad una certa distanza.

Si dovevano ritenere compresi nella servitù e spettare pertanto all'Amministrazione ferroviaria il diritto di usare liberamente della zona *asservita* s'intendevano tollerarle, purchè ridotte e mantenute con la loro sommità ad una distanza non minore di metri cinque dal filo inferiore e le piantagioni laterali alla zona stessa dovevano essere costantemente tenute coi loro rami a distanza non minore di metri due di fili conduttori.

A tale decreto notificato alla Chiappara il 10 aprile 1911, costei fece opposizione con atto del successivo giorno 11, adducendo la nullità della seguita procedura d'espropriazione per inosservanza delle leggi relative, nonchè la nullità della perizia Galasso, e chiedendo pertanto al Tribunale di Genova la condanna delle Ferrovie al pagamento dello intento immobile al suo massimo prezzo venale o quanto meno l'annullamento della perizia Galasso colle disposizioni per una perizia.

Anche l'Amministrazione ferroviaria, sotto altro aspetto, impugnò con citazione, notificata alla Chiappara il giorno 8 maggio 1911, e chiese fosse ordinata una nuova perizia per la determninazione della giusta indennità dovuta.

Il Tribunale con sentenza 22-25 luglio 1911 giudicando sulle dette due cause, nonchè su quella iniziata dalla Chiappara colla citazione 29 luglio 1909 sopra menzionata, ordinò prima d'ogni cosa, la loro unione; quindi respinta una eccezione d'incompetenza dell'autorità giudiziaria proposta dalle ferrovie, dichiarò

legittimo nei rapporti della Chiappara il decreto dell'occupazione temporanea in questione, ma illegittimo quello della espropriazione definitiva ed ordinò una nuova perizia da eseguirsi per opera di tre esperti nominati all'uopo, al fine di determinare l'indennità spettante alla Chiappara sia per l'occupazione temporanea del suo immobile, sia per l'imposizione della servitù perpetua secondo i criteri nella sentenza indicati e con particolare riferimento alla legge sulle condutture elettriche del 7 Giugno 1894.

Appellarono contro questa sentenza tanto la Chiappara, in via principale, quanto l'Amministrazione ferroviaria, in via incidentale, relativamente alle rispettive istanze ed eccezioni, che non erano state accolte dal Tribunale, riproponendo entrambe in sostanza tutte le istanze ed eccezioni medesime con tutte le questioni relative.

E la Corte d'Appello di Genova con sentenza 27 dicembre 1911; 12 gennaio 1912, accogliendo parzialmente gli appelli proposti, dichiarò la legittimità anche del decreto prefettizio di espropriazione definitiva 17 Marzo 1911 e, fissati i criteri per l'esecuzione della nuova perizia, dichiarò doversi l'indennità spettante alla Chiappara liquida e secondo le norme della legge 25 giugno 1865 in base ai criteri suddetti.

In questo senso riformò parzialmente la sentenza appellata rigettando per il di più i proposti appelli colla conferma della sentenza stessa e inviando la causa al Tribunale per il suo corso ulteriore con mandato a provvedere anche sulle spese d'appello.

Tale sentenza fu denunciata a questo supremo Collegio dalla Chiappara con ricorso ritualmente proposto nel quale furono svolti sette distinti mezzi di annullamento; al medesimo si oppose l'Amministrazione ferroviaria, contrastandone tutte le impugnative con suo contro ricorso, pure regolarmente notificato.

LA CORTE

Sentita la relazione della causa fatta nella pubblica udienza d'oggi dal Consigliere Vincenzo Casoli.

Sentita la discussione dei rappresentanti delle parti, avv. Gustavo Massa per la ricorrente ed avv. Giuseppe Matteucci per l'Amministrazione contraricorrente.

Sentito il Pubblico Ministero, rappresentato dal Sostituto Procuratore Generale cav. uff. Leonardo Mareni, nelle sue orali conclusioni, le quali furono la rejezione del ricorso.

IN DIRITTO

Osserva che col primo mezzo del ricorso s'investe la legittima riconosciuta dalla Corte di Appello, del Decreto Prefettizio di occupazione temporanea 30 ottobre 1907, in quanto per la nuova legge ferroviaria allora vigente, del 7 luglio 1907, i caratteri della urgenza e indifferibilità dei lavori per l'occupazione temporanea avrebbero dovuto essere stati riconosciuti e dichiarati con Decreto del Ministero dei lavori pubblici, udito il Consiglio di Amministrazione delle Ferrovie: per il che si denuncia la violazione e falsa applicazione dell'art. 8 della Legge 23 dicembre 1906 N. 638 e degli art. 76 e 87 della legge 7 luglio 1907, N. 429 in relazione anche agli art. 12 e 5 delle preleggi e 517 N. 3 Cod. Proc. Civ.

Ma la censura è assolutamente infondata e lo dimostra il confronto fra le due leggi speciali suddette, nella loro finalità e portata rispettiva in rapporto al decreto, di cui si tratta.

Colla legge 23 dicembre 1906, portante *l'approvazione di spese straordinarie occorrenti per le Ferrovie esercitate dallo Stato* fu autorizzata la assegnazione di ben 610 milioni per l'esecuzione di tutto un programma di riordinamento ferroviario, reclamato dalla necessità di provvedere urgentemente alle cresciute esigenze dei traffici e dei commerci e di riparare alle deficenze del servizio derivanti dalla insufficienza del materiale e degli impianti esistenti sulle reti ferroviarie. E appunto in vista del carattere straordinario di tutti i lavori compresi nella esecuzione di quel programma fu, con disposizione generale dichiarato nello art. 8 della Legge: « I « lavori occorrenti sulla rete delle ferrovie esercitate dallo Stato « per nuovi impianti e per l'ampliamento degli impianti e quelli « richiesti per la manutenzione straordinaria delle Ferrovie stesse « e loro dipendenze sono dichiarati urgenti e indifferibili agli « effetti dell'art. 71 della Legge 25 giugno 1865 n. 2359 sulle « espropriazioni per causa di pubblica utilità, modificato dalla « legge 18 dicembre 1879 n. 5188 ».

Onde *ope legis* tutti i lavori, che si fossero riconosciuti compresi nella esecuzione del detto programma tecnico finanziario, acquistavano il carattere della *urgenza e indifferibilità*, atto a legittimare l'occupazione temporanea degli immobili occorrenti alla esecuzione della opera (giusta l'art. 71 della Legge generale d'espropriazione richiamato in quell'articolo) ed implicante senza altro il riconoscimento della pubblica utilità delle opere stesse. L'Amministrazione ferroviaria poi avrebbe dovuto provvedere alla determinazione ed approvazione di tutto il complesso dei lavori occorenti per i detti impianti ed ampliamenti; ed il corpo all'uopo competente (art. 5 Legge 22 aprile 1905 n. 137) era il Comitato d'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato. La Legge invece 7 Luglio 1907 ha un carattere ed un contenuto affatto diversi da quella del 1906 aveva natura eccezionale, determinata da particolari condizioni del momento, dominata dalla necessità di fronteggiare difficoltà speciali e di riparare con mezzi straordinari a straordinarie deficienze. La legge posteriore, per conto intitolata « *Ordinamento dell'esercizio di Stato delle Ferrovie* » aveva carattere più generale; non provvedeva ad esigenze straordinarie, transitorie, ma all'assetto definitivo continuativo delle Ferrovie di Stato.

E ciò spiega appunto, fra l'altro, la differenza delle norme riguardanti le espropriazioni per i lavori delle Ferrovie stesse. Per la legge del 1906 la dichiarazione di pubblica utilità (per i lavori occorrenti al programma ferroviario contemplato nella legge) è insita nella legge stessa, che dichiara senz'altro urgenti ed indifferibili quei lavori agli effetti dell'art. 71 della legge generale di espropriazione per la legge del 1907 (art. 76) la pubblica utilità deve essere dichiarata di volta in volta con decreto del Ministero dei LL. PP. previa approvazione dei relativi oggetti da parte del Consiglio d'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, con parere o non del Consiglio di Stato secondo i casi, e l'urgenza e indifferibilità dei lavori potranno essere dichiarate agli effetti del citato art. 71, con decreto del Ministro dei LL. PP. udito il Consiglio d'Amministrazione delle Ferrovie.

Nella specie i lavori, di cui si tratta, erano compresi nel piano tecnico finanziario, oggetto della legge speciale del 1906, come quelli che erano stati all'uopo approvati con deliberazione del Comitato d'Amministrazione delle Ferrovie del 16 Marzo 1907, de-

liberazione appunto richiamata nell'impugnato prefettizio 30 settembre 1907 autorizzante l'occupazione temporanea d'urgenza agli *effetti* (come vi si ha cura di notare, a richiamo della legge) *della dichiarazione di pubblica utilità.*

Ma si dice dalla ricorrente che, se l'approvazione di quei lavori ebbe luogo il 16 marzo 1907, essa restò lettera morta fino al 30 Settembre 1907, data del decreto prefettizio di occupazione temporanea, ed a tale data era già sopravvenuta la nuova legge 7 luglio 1907, la quale deve intendersi abrogativa della precedente del 1906 in quanto ha completamente e particolarmente disciplinato la procedura da eseguirsi nelle espropriazioni in materia ferroviaria; sì che di questa legge e non dell'altra si deve fare applicazione nel caso in esame.

Ora avvisa questo Collegio, che il solo confronto tra le due leggi escluda l'abrogazione che si pretende sotto qualsiasi forma prevista dall'art. 5 delle preleggi.

L'argomentazione del ricorso fa capo essenzialmente alla già accennata disposizione dell'art. 76 della nuova legge del 1907, che si contrappone a quella dell'art. 8 della legge del 1906 sopra riprodotta, e che è così concepita: « *Tutti i lavori occorrenti* sulle ferrovie esercitate dallo Stato *potranno con decreto del Ministero dei Lavori Pubblici* udito il Consiglio d'Amministrazione delle Ferrovie, essere dichiarati urgenti ed indifferibili agli effetti dell'articolo 71 della Legge 25 giugno 1865 ». La quale disposizione, si mette in rapporto coll'art. 87 della stessa legge 1907, nel quale si dice: « In quanto siano contrarie alla presente legge sono abrogate le leggi del 22 Aprile 1905 e del 12 luglio 1906 e *tutte le altre leggi e disposizioni relative* all'esercizio di Stato delle Ferrovie ».

Ma dopo quanto si è detto sulla diversa finalità e portata delle due leggi appare anzitutto evidente che nelle ora citate disposizioni espresse di abrogazioni delle norme tracciate coll'art. 8 della legge precedente perchè appunto non sussiste la contrarietà che sarebbe necessaria, fra quelle e le altre.

Infatti l'art. 8 suddetto provvedeva per i lavori da ritenersi compresi nel grande programma ferroviario, alla cui esecuzione la legge relativa era intesa, mentre all'infuori di tale complesso di lavori, la legge del 1907, intesa a regolare in modo generale e continuativo la materia delle espropriazioni per tutti i lavori che

in avvenire occorressero sulle ferrovie, potè dettare precrizioni più rigorose. E ciò fece riferendosi *a tutti i lavori occorrenti* sulle ferrovie, senza alcun riferimento a quelli contemplati dalla Legge del 1906 appunto per il carattere generale di detta legge del 1907, relativa a tutti i lavori che dalla data di essa potessero occorrere per l'avvenire, mentre gli altri, che si fossero dovuti eseguire in dipendenza dalla legge del 1906, erano fuori questione, perchè da questa Legge regolato.

Dopo ciò esula del pari la incompatibilità fra l'una e l'altra legge pure invocata come causa d'abrogazione; e tanto meno può ammettersi l'altra causa di abrogazione tacita per il fatto di trovarsi nella nuova legge regolata l'intera materia della legge anteriore, quando si è visto come diverso sia il campo di applicazione dell'una legge e dell'altra.

Nè a far applicare la Legge del 1907 nel caso dei lavori in questione può bastare il fatto che alla espropriazione occorrente per tali lavori siasi addivenuto soltanto dopo la promulgazione di essa legge e quindi sotto il suo impero; poichè la deliberazione di approvazione di quei lavori si riferiva pur sempre ad un'epoca anteriore (16 Marzo 1907) ed era stata presa in esecuzione del programma contemplato dalla legge del 1906 e per l'esecuzione di questa. Ora, evidentemente gli effetti di una tale deliberazione non potevano essere valutati alla stregua di una legge posteriore, naturalmente intesa a provvedere soltanto per l'avvenire, non trattandosi qui, come si accenna in ricorso, di mere aspettative o di facoltà discrezionali, bensì di atti già compiuti, i cui effetti soltanto erano venuti a svolgersi sotto la legge posteriore.

D'altra parte il ritardo nel provocare il compimento di tutti questi effetti, fino all'avvento della legge nuova, non può importare disconoscimento della urgenza e indifferibilità dei lavori prima riconosciuta, e così l'inapplicabilità della legge antica; imperocchè, come osservò giustamente la Corte di merito, si trattava di lavori facienti parte di un programma ferroviario assai vasto e complesso, per la cui esecuzione la legge stessa aveva assegnato un termine di parecchi anni, (fino al 1911), onde l'inizio stesso dei lavori non poteva senz'altro essere disposto per tutti, ma doveva essere regolato in rapporto a speciali ragioni tecniche, alla natura dei vari lavori, alle esigenze del servizio ferroviario e ad

altre cause molteplici. Perciò il carattere della urgenza è indefferibilità di quei lavori non poteva nella specie essere perduto dai medesimi per il decorso di sei mesi dalla loro approvazione e per l'avvento di una nuova legge nell'intervallo, la quale, come si è dimostrato, con quei lavori non aveva nulla a vedere e quindi non poteva togliere loro quel carattere ad essi riconosciuto dalla legge precedente.

Imperocchè questa, giova notare col dichiarare senz'altro urgenti ed indifferibili tutti i lavori che sarebbero stati riconosciuti occorrenti per la esecuzione del grande programma ferroviario, non mirò ad altro che a semplificare d'un tratto per tutti quei lavori in massa la procedura esecutiva senza bisogno d'attendere caso per caso e senza prefissione di termini per l'inizio di ogni lavoro singolo, salva la loro esecuzione in quel termine che le esigenze della Amministrazione avessero consentito.

Onde sono in definitiva a ritenersi inattendibili tutte le censure contenute in questo primo mezzo.

Sul secondo mezzo osserva che un'altra ragione d'illegittimità del decreto prefettizio di occupazione temporanea la ricorrente vorrebbe trovare nella mancata determinazione provvisoria della indennità da corrispondersi ad essa proprietaria a senso dell'art. 72 della legge generale di espropriazione 25 giugno 1865, donde si deduce la pretesa violazione del detto articolo in relazione agli articoli 71, 73 della legge medesima, nonchè la violazione dell'articolo 438 Codice Civile e dell'art. 29 dello Statuto fondamentale del Regno.

Ma anzitutto non è esatto che la determinazione provvisoria dell'indenità per loccupazione temporanea manchi nel decreto, imperocchè sè visto, come fu riconosciuto dalla sentenza denunciata, che l'indennità provvisoria venne col decreto stabilita nella misura degli interessi legali sull'indennità che sarebbe stata fissata per l'occupazione definitiva. La questione invece si potrà fare sulla legittimità di una tale determinazione per gli effetti della legittimità del decreto, e su tale questione si indugia sostanzialmente il ricorso, ma con criteri errati. Invero è primieramente da notare che nella specie, per la natura speciale della espropriazione commessa colla esecuzione di un programma di lavori riconosciuti necessari ed urgenti, nell'interesse pubblico, sulle Fer-

rovie dello Stato, alla occupazione temporanea sarebbe immancabilmente succeduta l'occupazione definitiva: chè anzi nel decreto tesso era assunto l'impegno che a questa si sarebbe sollecitamente provveduto. Ond'è, che, essendo inevitabile il dover provvedere a breve scadenza alla fissazione dell'indennità definitiva, era logico e naturale che per l'indennità provvisoria il Prefetto, anzichè concretare una somma determinata, e avesse fissato la misura negli interessi sulla somma della liquidazione definitiva, corrispondenti all'ammontare di frutti dal fondo, nella cui perdita si sostanziava il danno dell'espropriato.

Nè questa forma speciale d'indennità, richiesta dalla natura speciale dell'espropriazione, può dirsi, come sostiene il ricorso, illegittima in modo da portare l'illegittimità e così la nullità del decreto relativo.

È vero che l'art. 72 della legge generale di espropriazione, applicabile al caso, dispone, dovere la indennità provvisoria, per l'occupazione temporanea essere offerta ai proprietari espropriati *e se accettata dover essere soddisfatta*, mentre in caso di non accettazione dispone ordinarsene il deposito nella Cassa dei depositi giudiziari perchè ne sia fatta la determinazione giudiziale.

Ed è vero che nella specie il soddisfacimento immediato dell'indennità ed il suo deposito non sarebbero stati possibili, attesa la natura della determinazione che ne era stata fatta; ma non basta la esclusione di siffatte eventualità per rendere illegittima quella determinazione. Non si contesta l'esattezza del rilievo della ricorente, che preoccupazione suprema del legislatore sia stata quella di assicurare la pronta corresponsione di una indennità allo spossessamento del proprietario espropriato in relazione alle franchigie sancite nello Statuto del Regno e nella Legge Civile, come prova il contenuto dell'art. 48 della legge 25 giugno 1865. Ma a parte che tale articolo riguarda particolarmente l'occupazione definitiva è da notare che nella specie l'indennità fu specialmente determinata; che poi se la forma di essa non fu quale si trova prevista per la generalità dei casi dal citato art. 72, ciò non può non infirmare la validità della determinazione e del decreto. Infatti, secondo lo stesso articolo 72 l'indennità provvisoria può stabilirsi tanto col decreto autorizzante l'occupazione temporanea quanto con decreto successivo, e per l'emanazione di questo

non sono fissati termini di sorta, salvo sempre all'interessato il provocarlo e sollecitarlo.

Che se può essere nello spirito e nella ragione della legge il concetto che un tale decreto successivo debba essere emanato senza indugi che non sia requisito essenziale per la validità del decreto di occupazione temporanea la determinazione della indennità provvisoria, e che perciò tanto meno la legittimità di quello risulta inficiata dalla forma di determinazione dell'indennità stessa; si aggiunga poi che del resto contro la determinazione medesima il detto articolo 72 dà alla parte il diritto ed il modo di reclamare efficacemente; ciò che nel caso attuale la ricorrente non credette di fare.

Infine la facoltà nel Prefetto di stabilire la indennità provvisoria con decreto successivo a quello di occupazione temporanea toglie la base all'altro argomento del ricorso che per l'art. 72 suddetto la liquidazione della indennità per l'occupazione temporanea debba farsi alla stregua della legge vigente al momento di essa mentre ciò non potrebbe avvenire nel caso in cui si faccia dipendere l'ammontare dell'indennità provvisoria dalla liquidazione della indennità definitiva. Nè si vede quale villazione o qual danno possa derivare da ciò, quando una siffatta determinazione dell'indennità provvisoria non è vietata dalla legge e quando, perciò che fu detto, nei casi come l'atuale il riferimento della indennità provvisoria alla definitiva risponde effettivamente alla privazione, imposta al proprietario in modo solo nominalmente provvisorio ma in fatto definitivo.

Dunque la sentenza denunciata, che ha riconosciuto ed applicato questi principii, non ha violato nessuna delle disposizioni di legge denunciate nel mezzo.

Oserva che col successivo mezzo terzo s'impugna la pronuncia della Corte di merito circa la legittimità anche del decreto prefettizio di espropriazione definitiva 17 marzo 1911, e si denuncia all'uopo la violazione e falsa applicazione degli articoli 8 della legge 23 dicembre 1906, n. 26 della legge 7 luglio 1907, 71 e 73 della legge 25 giugno 1865.

Ma quanto fu osservato sul mezzo primo sia circa gli effetti di detto art. 8 della legge 1906 per la dichiarazione di pubblica utilità dei lavori ivi contemplati, sia circa la non abrogazione

della legge 23 dicembre 1906 per opera della legge posteriore 7 luglio 1907 e la non applicabilità di questa ultima nella specie costituisce già la dimostrazione della inconsistenza delle censure or ora indicate.

Basterà soltanto aggiungere a complemento della confutazione del ricorso, che il riferimento dell'art. 8 della legge del 1906, ai soli casi dell'articolo 71 della legge generale di espropriazione, relativo alle occupazioni temporanee, non giustifica la tesi della necessità di una speciale espressa dichiarazione di pubblica utilità per la conversione della occupazione temporanea, di cui si tratta, in definitiva. Di vero non può essere dubbio che tanto la occupazione definitiva dei beni espropriandi, quanto la temporanea presuppongono la dichiarazione di pubblica utilità; ma questa nella specie era intrvenuta per l' effetto della legge del 1906 e per tutte le opere in essa contemplate, in armonia colla norma già contenuta nell'articolo 225 della legge 20 marzo 1865 sulle opere pubbliche ed ai fini della occupazione d'urgenza dei terreni occorrenti. Non occorreva più quindi una nuova dichiazione di pubblica utilità, a senso della legge generale di espropriazione per la conversione in definitiva dell'occupazione temporanea controversa come di tutte le altre prevedute dalla Legge del 1906.

Nè sta in fine l'altra censura che si muove in proposito alla sentenza, in quanto essa avrebbe affermato che nei casi d'urgenza, per gli articoli 71 e 73 della legge generale, il riconoscimento della publica utilità resta delegato ai Prefetti.

Non bisogna dimenticare che la facoltà attribuita ai Prefetti dall'art. 71 nei casi d'urgenza, di autorizzare l'occupazione temporanea col riconoscimento indiscutibile della pubblica utilità, è nello stesso articolo limitata a specialissimi casi bene specificati: il che giustifica la misura eccezionale e la eccezionale facoltà, e giustifica altresì la disposizione dell'ultimo capoverso dell'art. 73, il quale per la conversione delle occupazioni in definitivo non esige più una nuova espressa dichiarazione di pubblica utilità nelle forme ordinarie.

Ciò che si rileva dal fatto di trovarsi in quella disposizione il richiamo alle norme degli articoli 16 e seguenti della legge, che presuppongono già avvenuta la dichiarazione di pubblica utilità,

e non agli articoli precedenti, che riguardano le forme e pronuncia di essa. E nella specie attuale ai casi contemplati dall'art. 71 furono appunto assimilati, per tutti i relativi effetti dalla legge del 1906, i lavori in essa indicati, fra cui sono appunto quelli di cui è questione.

Considera che la violazione dell'art. 73 succitato, nel quarto mezzo del ricorso denunciato sotto un altro aspetto, e cioè in relazione all'art. 13 della legge stessa, per ciò che la Corte di merito non avrebbe riconosciuta l'illegittimità della occupazione temporanea e la conseguente nullità del decreto prefettizio di espropriazione definitiva in conseguenza dell'essere stata la suddetta occupazione temporanea protratta oltre il termine di due anni.

Che però anche questa censura regge: Giustamente osservò la Corte Genovese che l'art. 73 in proposito non contiene, alcuna sanzione di nullità e che esso quindi si limita ad obbligare l'espropriante a convertire in definitva l'occupazione temporanea oltre i due anni dando solo diritto al proprietario espropriato di insistere entro quel termine l'espropriante proceda a quella espropriazione definitiva. E nel fatto la Corte accertò che nei rapporti della ricorrente asai prima dello scadere del biennio le Ferrovie avevano provveduto ad iniziare e continuare l'espropriazione definitiva, depositando fin dal Marzo 1909 l'elenco ed il piano relativi. Ora non può assolutamente desumersi dall'art. 73, che in quel termine di due anni debba essere materialmente compiuta, non solo iniziata e coltivata, tutta la lunga e complicata procedura per l'espropriazione definitiva. E ciò d'altra parte sarebbe contrario alla ragione stessa di quella disposizione, la quale, contemperando la necessità di limitare il più possibile uno stato di turbamento e d'incertezza per i privati proprietari colle esigenze della pubblica utilità, volle lasciare un termine di due anni per valutare la necessità di convertire la occupazione temporanea in definitiva: termine, che non sarebbe più tale, quando l'espropriante dovesse molto tempo prima di quella scadenza prendere la sua risoluzione per poter condurre a termine le pratiche per la espropriazione definitiva entro il biennio. Nè si comprende come non possa dirsi sufficientemente tutelato l'interesse del privato a veder definito lo stato di turbamento e d'incertezza della sua proprietà, quando in quel termine di due anni l'espropriante è tenuto ad assicu-

rario colla estrinsecazione del suo proposito di addivenire alla occupazione definitiva oppure col cessare anche dall'occupazione temporanea: il corso, poi, e l'espletamento delle pratiche per quella conversione nulla aggiungono alla certezza ormai acquisita da esso proprietario. E tale certezza, nel caso d'inattività dello espropriante, esso proprietario avrà sempre diritto e modo di procurarsi col costringere il medesimo nel termine suddetto ad estrinsecare il suo proposito circa i beni occupati.

Del resto nella specie non è nemmeno il caso di parlare di uno stato di turbamento e d'incertezza del proprietario circa la sorte dei beni occupati imperocchè la natura stessa dell'occupazione, lo scopo dei lavori ai quali essa era intesa la sua appartenenza a tutto un programma di lavori ferroviari disposta per legge e debitaente approvato, non lasciavano dubbio che la provvisorietà dell'occupazione era soltanto nominale, era cioè, come fu già osservato, una semplice modalità di esecuzione, mentre, in realtà, fin da principio l'occupazione era stata fatta con carattere definitivo.

Quanto ai mezzi quinto e sesto, osserva il Collegio che su di essi nella discussione non ha insistito di proposito il ricorrente abbandonandoli al giudizio di questa Corte Suprema ma ad ogni modo sarà agevole riassumere sommariamente le ragioni che ne dimostrano l'infondatezza. Si lamenta nel quinto mezzo la violazione degli articoli 533, 534 Cod. Civ.; 225-227 della legge 20 marzo 1865 sulle opere pubbliche; 40, 47, 71, 73 della legge di espropriazione per essersi dalla sentenza denunciata ammessa l'applicazione delle norme generali sull'espropriazione per pubblica utilità al caso di una semplice imposizione di servitù, mentre quelle comprenderebbero unicamente la vera e propria espropriazione totale e parziale di fondi altrui.

Ma a tale concetto contrastano così la lettera della legge di espropriazione, come il suo spirito e la sua ragione, come insieme le disposizioni regolanti il diritto di proprietà nella legge civile. Basti ricordare che l'art. 1 della legge 25 giugno 1865 parla di espropriazione dei beni immobili *o di diritti ad immobili;* che l'art. 438 Cod. Civ. dispone non poter nessuno essere costretto a cedere la sua proprietà od a permettere *che altri ne faccia uso* se non per causa di pubblica utilità che la legge stessa (art. 534

Cod. Civ.) contempla servitù stabilite per utilità pubblica, e l'essere tali servitù regolate da leggi e regolamenti speciali non impedisce che alla loro costituzione si possa procedere in forza di espropriazione; che lo stesso art. 46 della legge sulle espropriazioni parla di fondi gravati di servitù dall'esecuzione dell'opera di pubblica utilità, e riesce indifferente che nella maggior parte dei casi tali fondi siano quelli contigui ai fondi espropriati per l'esecuzione dell'opera imperocchè la legge non distingue e non esclude il caso che l'esecuzione dell'opera non colpisca se non il fondo che risulta gravato di servitù.

Nè questo caso appare escluso in alcun modo dagli invocati articoli 225-227 della legge sulle Opere pubbliche. In verità poi non si saprebbe comprendere quale ragione giuridica possa impedire che la espropriazione, la quale potrebbe riguardare tutta la proprietà sia invece limitata ad un diritto frazionario di essa, tutte le volte che la espropriazione totale non sia richiesta per la utilità pubblica e che il proprietario sia convenientemente indennizzato di quella limitazione del suo diritto di proprietà.

Col sesto mezzo s'imputa alla sentenza di aver violato l'articolo 436 Cod. Civ. e di non aver sufficientemente motivato nel rispondere all'obietto del ricorrente che in sostanza la servitù imposta dalle ferrovie, larvasse la privazione di un vero diritto di proprietà, il quale veniva ad acquistarsi dalle ferrovie stesse. Ma su questo punto la Corte di merito espose più che sufficientemente le ragioni del suo giudizio valutando l'estensione della servitù imposta e il diritto restante alla espropriata sul suo fondo; e in base a tali apprezzamenti, che sono di puro fatto e perciò non sindacabili in questa sede, argomentando dalle particolarità dei vincoli imposti e delle facoltà lasciate al proprietario sul terreno controverso, essa Corte ritenne non essere vero che i termini della imposta servitù assorbissero la intera proprietà nei sensi dell'articolo 436 Cod. Civ., pur riconoscendo trattarsi di una servitù troppo lata. Dopo di che la gravità della servitù imposta costituiva una questione di misura della indennità, ma non poteva far trasmutare in espropriazione di piena proprietà la espropriazione fatta per la sola costituzione di una servitù. E giustamente escluse che tale espropriazione potesse venire denaturata dalla clausola negante ulteriori compensi per eventuali danni futuri alle coltiva-

zioni, poichè in rapporto a questa eventualità era lasciata impregiudicata la questione a farsi circa la validità o meno della clausola stessa. Tutto adunque si riduceva alla giusta valutazione della indennità corrispondente e in proposito la Corte di merito ne fissò la misura in base all'art. 40 della legge di espropriazione, per il quale dovendo l'indennità commisurarsi alla differenza tra il giusto prezzo dell'immobile prima della imposizione della servitù e quello attribuibile dopo di essa ogni danno per qualsiasi maggiore limitazione del diritto di proprietà derivante alla Chiappara dalla estensione della servitù imposta sarebbe adeguatamente compensato. Osserva infine che il mezzo settimo ed ultimo censura la sentenza per essere, in violazione degli articoli 40 e 46 della legge di espropriazione escluso dai criteri a seguirsi nella perizia per la determinazione dell'indennità la valutazione del minor prezzo che fosse da attribuirsi alla parte residua dell'immobile in conseguenza della servitù al medesimo imposta.

Che però anche questa censura non ha fondamento, poichè la sentenza in genere escluse l'indennizzo per le servitù legali, cioè non contemplate nel decreto di espropriazione e gravanti il fondo per disposizione di legge, in forza del letterale disposto dell'art. 36 citato ultimo capoverso.

E in questo concetto non può dirsi che la Corte di merito non si sia riferita alle sole servitù contemplate dal detto articolo di fronte al motivo espresso dalla medesima che si tratterebbe di servitù non importanti una vera e propria diminuzione attuale di patrimonio e costituenti perciò unicamente un limite all'esercizio della proprietà stabilito dalla legge pei necessari rapporti di convivenza sociale a fine di armonizzare gli interessi della civile comunanza con quelli della proprietà individuale.

D'altra parte la sentenza come già si accennò tenne esatto conto del criterio invocato dal ricorrente e fissato dall'art. 40 per la determinazione della indennità in casi come l'attuale, affermando espressamente che il criterio per determinare l'indennità dovuta al proprietario per l'imposizione della servitù sul suo fondo non poteva essere se non « quella della diminuzione del valore del fondo stesso per effetto della servitù, differenza cioè tra il giusto prezzo del fondo, a termini dell'art. 39 e 40 della Legge, prima

dell'imposizione della servitù e dopo la imposizione stessa: e ciò al tempo della occupazione, nel caso, al Giugno 1908.

Che in conclusione nessuno dei numeri ai mezzi del ricorso, merita accoglimento e perciò tutti si devono respingere.

Per questi motivi: Visto ed applicato l'art. 541 Cod. Proc. Civ.

Rigetta nella sua integrità il ricorso proposto dalla signora Noemi Chiappara moglie Astengo contro la sentenza ventisette Dicembre 1911, 12 gennaio 1912 della Corte di Appello di Genova.

Conseguentemente condanna la stessa ricorrente nelle spese di questo giudizio di Cassazione, liquidate in lire duecento oltre quelle prenotate a debito nonchè nella perdita del fatto deposito, e riserva all'Amministrazione controriccorrente le ragioni per il risarcimento dei danni.

Errata-corrige

Circolare N. 50. (Boll. N. 22-1914). — Nell'allegato, nelle aggiunte da farsi al Prontuario generale delle distanze, l'indicazione da aggiungersi alla colonna 14, va corretta in « G. V. ».

(11)

Ordine di Servizio N. 157. (Bollettino N. 20-1914). — Il numero romano (X) esposto nelle colonne di fronte al nome dei diversi scali di Bruxelles deve essere sostituito da un asterisco (*).

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	**L. 4.00**
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	**» 8.00**
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato - Ufficio rivendita libri e giornali)	**» 0.50**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

Anno VII - N. 25

18 Giugno 1914

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, giugno 1914 — Tip. Editrice Nazionale - C-80

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

In Appendice:

Per memoria.

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

DECRETO MINISTERIALE *del 12 giugno 1914 che conferma il Prof. dott. Rodolfo Benini nella carica di membro del Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI.

Visti gli articoli 63 e 64 della legge 7 luglio 1907, N. 429, e l'art. 1 del R. D. 28 giugno 1912, N. 728,

DECRETA:

Il Sig. Prof. Dott. Rodolfo BENINI è confermato nella carica di membro del Consiglio generale del traffico, fra quelli della categoria *a*) del citato art. 63 della legge 7 luglio 1907, N. 429.

Roma, addì 12 *giugno* 1914.

Il Ministro

CIUFFELLI

Ordine Generale N. 1. (S.).

Ordinamento del Servizio Personale.

(R. R. Decreti N. 728 del 28 giugno 1912 e N. 905 del 5 agosto 1912).

Art. 1.

Il Servizio *Personale* costituisce uno dei Servizi Centrali della Direzione generale: ha l'incarico di studiare, predisporre e dar corso a tutti i provvedimenti d'ordine generale e particolare che si riferiscono al personale, all'infuori di quelli di ordine particolare di facoltà dei Capi degli altri Servizi e delle Unità speciali nei quali però spetta al Servizio *Personale* di regolare e mantenere uniforme l'azione dei Servizi, e di invigilare che sieno osservate le disposizioni e le norme stabilite.

Art. 2.

Il Servizio *Personale* è retto da un Capo servizio che risponde del suo andamento.

Il Capo servizio promuove e presenta all'approvazione del Direttore Generale o del Consiglio di Amministrazione i provvedimenti che secondo gli ordinamenti in vigore sono di loro competenza, e prende direttamente quelli che a termini del successivo art. 4 sono deferiti alla sua propria competenza, previ accordi coi Capi degli altri Servizi o delle Unità Speciali e coi Capi compartimento interessati in tutti i casi previsti nel successivo paragrafo 5.

Il Capo servizio è coadiuvato da un Sotto capo servizio, che lo sostituisce in caso di assenza o di impedimento.

Art. 3.

Fermo restando quanto è stabilito nell'articolo precedente, circa la competenza dell'approvazione dei provvedimenti e circa gli ac-

cordi da prendersi coi Capi degli altri Servizi o delle Unità speciali e con i Capi compartimento interessati, le attribuzioni e facoltà del Servizio *Personale* comprendono

— l'uniforme interpretazione ed applicazione, sia di massima che nei singoli casi, del Regolamento del personale e delle disposizioni sulle competenze accessorie e gli studi delle eventuali modificazioni;

— le norme generali per gli orari e per i turni di servizio del personale;

— la determinazione delle piante organiche complessive volute dall'art. 53 della legge 7 luglio 1907, N. 429, modificato dal R. Decreto 28 giugno 1912 N. 728, e di quelle particolareggiate per gli uffici e per gli altri posti di servizio, richieste dalle peculiari esigenze di ciascun posto;

— le norme per l'assunzione del personale delle varie categorie tanto in prova che avventizio;

— il reclutamento del personale da assumere a mezzo di concorsi estesi all'intera rete; l'autorizzazione per il reclutamento del personale di ruolo delle qualifiche per le quali viene provveduto dai singoli Compartimenti;

— l'assegnazione del personale di nuova assunzione occorrente agli Uffici dei Servizi, delle Unità speciali e dei Capi compartimento, salvo le eccezioni stabilite;

— le nomine in prova del personale di nuova assunzione nonchè degli agenti avventizi in servizio continuativo che ne acquistano titolo a termini del Regolamento del personale;

— le nomine a stabile degli agenti in prova che ne hanno titolo;

— le norme ed i programmi degli esami per l'abilitazione ai vari rami di servizio, per l'assegnazione degli agenti a funzioni del grado superiore e per promozioni di grado;

— l'assegnazione in via permanente di funzioni superiori nei casi in cui il provvedimento ecceda la competenza dei Capi dei Servizi o delle Unità Speciali;

— i passaggi degli agenti da un Servizio ad un altro, ed i traslochi anche senza passaggio di Servizio, per i quali il provvedimento ecceda la competenza dei Capi dei Servizi o delle Unità Spe-

ciali; i passaggi di Servizio ed i traslochi del personale addetto agli Uffici dei Capi compartimento;

— gli avanzamenti;

— i cambi di qualifica senza promozione;

— le gratificazioni; i sussidi e le anticipazioni eccedenti la competenza dei Capi dei Servizi, delle Unità speciali e dei Capi compartimento.

— i congedi straordinari con paga; i congedi straordinari senza paga eccedenti la competenza dei Capi dei Servizi, delle Unità Speciali e dei Capi Compartimento;

— il trattamento di malattia degli agenti oltre i limiti ordinari fissati dal Regolamento; le aspettative; le disponibilità; gli esoneri; l'accettazione di dimissioni; le reintegrazioni;

— le onorificenze;

— gli affari generali relativi alla disciplina; i provvedimenti disciplinari ed i ricorsi deferiti dal Regolamento del personale alla competenza del Direttore Generale o del Consiglio di Amministrazione;

— la tenuta della matricola generale del personale;

— la tenuta dei ruoli degli agenti soggetti a vincolo militare e le dispense dalle chiamate alle armi degli agenti del servizio attivo:

— la tenuta dei ruoli delle sezioni ferroviarie militari;

— la tenuta delle situazioni numeriche di tutto il personale; la vigilanza che il numero degli agenti sia contenuto nei limiti delle piante approvate;

— la ripartizione del fondo per gratificazioni in dipendenza delle economie conseguite sulle spese di personale, per gratificazioni dovute a speciali benemerenze e per gratificazioni in ragione del contributo alla economia e regolarità dell'azienda (art. 3 e 4 della Legge 13 aprile 1911 N. 310);

— il riassunto ed il controllo tecnico delle spese di personale;

— il funzionamento delle scuole per la istruzione professionale del personale; la sorveglianza delle scuole per i figli degli agenti sussidiate dall'Amministrazione;

— la preparazione degli atti riguardanti le pensioni, o gli infortuni, e l'Opera di previdenza di cui la Legge 19 giugno 1913, num. 641;

— la liquidazione dei compensi una volta tanto all'atto dell'esonero al personale non iscritto al fondo pensioni ed agli avventizi in condizioni speciali;

— le nomine, le dispense, le revoche, le sostituzioni temporanee ed i compensi del personale sanitario ausiliare, nonchè i congedi straordinari ed i provvedimenti disciplinari eccedenti le facoltà del Capo del Servizio Sanitario, relativi al personale medesimo;

— la pubblicazione del Bollettino del Personale e dei ruoli di anzianità;

— la elezione dei Rappresentanti del personale, l'istruttoria degli affari concernenti la rappresentanza ed i rapporti coi Rappresentanti;

— le inscrizioni alla Cassa Nazionale di Previdenza.

Art. 4.

Il Servizio si compone di sei Uffici, tra i quali gli affari sono distribuiti nel modo seguente:

Ufficio 1°.

Affari generali - Regolamento sul personale - Personale sanitario ausiliare - Onorificenze - Sussidi ed anticipazioni - Gratificazioni, escluse quelle di cui l'art. 3 della Legge 13 aprile 1911 N. 310 - Scuole sussidiate dall'Amministrazione - Matricola generale - Bollettino del personale - Ruoli di anzianità - Segreteria ed economato del Servizio - Archivio - Protocollo - Copia - Elezione dei Rappresentanti e riassunto delle pratiche relative alla Rappresentanza trattate nella loro competenza dai singoli Uffici - Corrispondenza coi Rappresentanti - Liquidazione della indennità di buonuscita di cui la legge 19 giugno 1913, n. 641;

Ufficio 2°.

Assunzione di personale - Nomine in prova - Istruzione professionale degli agenti - Esami di abilitazione e di promozione - Ruoli degli agenti soggetti a vincolo militare e dispense dalle chiamate

sotto le armi - Sezioni ferroviarie militari - Compensi una volta tanto all'atto dell'esonero al personale avventizio - Inscrizione alla Cassa Nazionale di Previdenza;

Ufficio 3°.

Nomine a stabile - Avanzamenti - Traslochi - Trattamento di malattia - Disponibilità - Aspettative - Esoneri - Dimissioni - Reintegrazioni - Piante organiche del personale degli uffici - Compensi una volta tanto all'atto dell'esonero agli agenti di ruolo non inscritti al fondo pensioni;

Ufficio 4°.

Disposizioni sulle competenze accessorie - Orari e turni di servizio - Piante organiche del personale, escluse quelle degli uffici - Situazioni numeriche - Controllo tecnico delle spese di personale - Gratificazioni di cui l'art. 3 della legge 13 aprile 1911 N. 310;

Ufficio 5°.

Disciplina.

Ufficio 6°.

Pensioni ed infortuni - Opera di Previdenza.

Art. 5.

Sono di competenza del Capo Servizio del *Personale* salva l'osesrvanza di quanto è stabilito dall'articolo 6:

a) l'assunzione e l'assegnazione, per gli Uffici dei Servizi, delle Unità Speciali e dei Capi Compartimento, del personale avventizio e di quello in prova da non assumersi per pubblico concorso, salve le eccezioni che fossero stabilite;

b) l'assegnazione del personale in prova assunto per pubblico concorso per i Servizi per le Unità Speciali e per gli Uffici dei Capi compartimento, nei limiti delle piante approvate;

c) i traslochi del personale dipendente dai Capi compartimento;

d) l'assegnazione in via permanente, di funzioni superiori attinenti a qualifiche del grado 6° ed inferiori quando il provvedimento ecceda la competenza dei Capi dei Servizi e delle Unità Speciali;

e) i passaggi da Servizio a Servizio, con o senza trasloco, di personale del grado 6° ed inferiore;

f) disposizioni ed istruzioni sulle materie di cui al punto 3, che non implichino risoluzione di questioni di massima e norme generali di amministrazione, e non importino spese eccedenti i limiti approvati;

g) per il personale del proprio Servizio:

— l'assunzione degli avventizi in servizio temporaneo e continuativo nei limiti della pianta approvata ed il loro esonero;
— l'assunzione di personale in prova non soggetta a pubblico concorso, nei limiti della pianta approvata;
— l'ammissione del personale in prova assunto per pubblico concorso nei limiti della pianta approvata;
— l'asegnazione, in via permanente, di funzioni superiori attinenti a qualifiche del grado 7° ed inferiori, eccettuati i Sotto Ispettori, con le norme e limitazioni stabilite;
— l'autorizzazione del lavoro straordinario con le norme e nei limiti di spesa annua stabiliti;
— i traslochi nel Servizio di agenti del grado 5° o di grado inferiore ed i passaggi da o ad altri Servizi degli agenti del grado 6° ed inferiori;
— le gratificazioni, i sussidi e le anticipazioni nei limiti e nelle forme stabilite dalle apposite disposizioni;
— i congedi ordinari; quelli straordinari senza paga di durata non superiore a tre mesi nell'anno solare, e purchè non importino aumento di spesa, al personale del grado 5° o di gradi inferiori
— i provvedimenti disciplinari nei limiti di competenza fissati dal Regolamento del Personale.

Art. 6.

Prima di disporre sui provvedimenti di sua competenza di cui ai punti *c*, *d*, *e* ed *f* dell'art. 5, il Capo del Servizio del Personale deve prendere accordi coi Capi dei Servizi o delle Unità speciali o coi Capi compartimento interessati.

Così pure il Capo Servizio del Personale deve prendere accordi coi Capi dei Servizi o delle Unità Speciali interessati, prima di presentare all'approvazione provvedimenti di competenza del Direttore Generale o del Consiglio di Amministrazione, quando trattasi delle materie seguenti:

a) istituzione di premi, compensi speciali e simili in applicazione delle disposizioni sulle competenze accessorie, che abbiano carattere tecnico e speciale ad un determinato Servizio;

b) disposizioni di massima sugli orari e sui turni di servizio del personale;

c) piante organiche del personale;

d) norme generali e programmi di esami per assunzioni, per accertamento di idoneità, per promozioni di personale speciale ad un determinato servizio, e nomine delle relative Commissioni;

e) norme per l'assegnazione alle funzioni di grado superiore;

f) assegnazione a funzioni di grado superiore attinenti a qualifiche di grado superiore al 6°;

g) traslochi e passaggi di servizio di personale del grado 5° e superiori;

h) congedi straordinari senza paga a personale di grado pari o superiore al 4°;

i) congedi straordinari con paga, solo per quanto riflette la concessione e la durata del congedo;

k) aumenti anticipati e promozioni di grado;

l) gratificazioni;

m) disponibilità, aspettative, esoneri;

n) provvedimenti disciplinari.

Art. 7.

Il Capo Servizio del personale, per la materia di sua competenza, sottopone alla firma del Direttore Generale gli ordini di servizio, le circolari, le istruzioni e le norme da inserirsi nel Bollettino Ufficiale; le relazioni al Consiglio d'Amministrazione, le corrispondenze coi Ministeri, colle altre Amministrazioni e coi terzi che si rivolgono direttamente al Direttore Generale, in quanto non sia diversamente disposto; le comunicazioni agli altri Servizi contenenti disposizioni di massima in materia di personale.

Il Capo Servizio del personale corrisponde direttamente con i Capi degli altri Servizi e delle Unità Speciali, coi Capi Compartimento, cogli Uffici di altre Amministrazioni e coi terzi, per il disimpegno delle attribuzioni conferitegli dal presente ordine di servizio.

Corrisponde pure direttamente cogli Uffici delle altre Amministrazioni dello Stato per affari o questioni di sua competenza, esclusi quelli trattati dai Gabinetti dei Ministeri.

Colla pubblicazione del presente Ordine generale sono abrogati l'Ordine generale N. 12-1909 ed ogni altra contraria disposizione.

Approvato dal Consiglio d'Amministrazione nell'adunanza del 4 Maggio 1914.

Ordine Generale N. 2. (Segretariato).

Ordinamento del Servizio Legale.

(R. D. n. 728 del 28 giugno 1912 e R. D. n. 905 del 5 agosto 1912).

Art. 1.

Il Servizio Legale costituisce uno dei Servizi Centrali della Direzione generale ed ha alla propria dipendenza cinque *Uffici distaccati* con sede a *Torino, Milano, Firenze, Napoli* e *Palermo*.

Art. 2.

Gli Uffici distaccati esercitano le loro attribuzioni, assegnate dal presente ordinamento ed in relazione alle *Norme* approvate con Decreto Reale nelle circoscrizioni determinate come segue:

L'*Ufficio di Torino*, nei Compartimenti di Torino e di Genova;

L'*Ufficio di Milano*, nei Compartimenti di Milano e Venezia;

L'*Ufficio di Firenze*, nei Compartimenti di Firenze e Bologna;

L'*Ufficio di Napoli*, nei Compartimenti di Napoli, di Bari e di Reggio Calabria;

L'*Ufficio di Palermo*, nel Compartimento di Palermo.

Presso il Servizio Centrale è istituita una speciale *Sezione Interna* con funzioni e attribuzioni di Ufficio distaccato per i Compartimenti di Roma e di Ancona.

Art. 3.

Presso i Capi Compartimento di Genova, Venezia, Bologna, Bari e Reggio Calabria, è distaccato un funzionario dell'ufficio Legale avente giurisdizione nel Compartimento e presso il Capo Compartimento di Ancona un funzionario della Sezione Interna di cui al precedente articolo.

Art. 4.

Al Servizio Centrale Legale è preposto un Avvocato col grado di Capo Servizio, il quale risponde dell'andamento del Servizio stesso e provvede, o nella propria competenza, o provocando le decisioni del Direttore Generale o del Consiglio di Amministrazione, per tutti gli affari e le materie secondo le *Norme* approvate con Regio Decreto e secondo le disposizioni del presente Ordine generale.

Art. 5.

Il Capo del Servizio Legale è coadiuvato da un Sotto Capo Servizio che lo sostituisce in caso di assenza od impedimento, e che potrà anche essere destinato dal Capo Servizio ad assumere la dirigenza di uno o più degli Uffici di cui all'articolo seguente.

Art. 6.

Il Servizio Centrale è composto di quattro Uffici centrali, con le seguenti attribuzioni:

Ufficio I. — Affari generali ed amministrativi - Procura del Servizio - Archivio - Protocollo e corrispondenza - Contabilità e Cassa - Economato - Biglietti - Biblioteca - Albo dei delegati ferroviari - Statistica - Personale del Servizio.

Ufficio II. — Affari consultivi e contenziosi relativi al personale ferroviario - Infortuni sul lavoro - Processi penali - Pareri su domande di grazia Sovrana - Trattamenti di riposo.

Ufficio III. — Affari contenziosi e consultivi relativi al trasporto delle persone e delle cose - Tariffe - Danni arrecati alle persone dall'esercizio ferroviario.

Ufficio IV. — Affari consultivi e contenziosi relativi agli appalti di lavori e di fornitura, alle espropriazioni per utilità pubblica, alla gestione della proprietà ferroviaria ed alle case dei ferravieri - Imposte e tasse - Danni patrimoniali arrecati dalle opere ferroviarie o dall'esercizio.

Art. 7.

Sono proprie del Servizio Legale, in correlazione anche alle disposizioni della legge e delle Norme approvate con R. Decreto le seguenti attribuzioni e facoltà:

1. provvedere alla rappresentanza e difesa dell'Amministrazione in conformità al disposto delle Norme predette e prestare consulenza ed assistenza ai vari Organi dell'Amministrazione Centrale, per controversie ed affari che comunque interessino la stessa Amministrazione o nei quali essa agisce per incarico, nell'interesse ed in rappresentanza del Ministero dei lavori pubblici o di altre Amministrazioni dello Stato;

2. sovraintendere alla trattazione degli affari contenziosi e consultivi, impartendo agli Uffici distaccati istruzioni di massima o speciali norme direttive;

3. provvedere alla trattazione, anche in sede amministrativa, delle controversie per indennizzi in confronto di agenti infortunati protetti dalla Legge speciale per gli infortuni sul lavoro;

4. dare parere definitivo in caso di divergenza tra gli Uffici legali e gli altri Uffici dell'Amministrazione;

5. redigere una relazione mensile sul movimento delle cause, informare il Direttore Generale dello stato delle liti di cui al N. 6 dell'art. 6 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dall'art. 1 del R. D. 28 giugno 1912, N. 728 e fornirgli gli elementi per la relazione annuale;

6. assumere avventizi nei limiti della pianta organica in sostituzione di agenti chiamati sotto le armi in servizio di I categoria - proporre le assunzioni o le nomine in prova del personale e fare le proposte di nomina a stabile;

7. compilare e presentare gli elenchi del personale degli Uffici centrali aventi diritto agli aumenti normali e presentare quelli di competenza degli uffici distaccati, compilare e presentare le proposte di aumenti anticipati e delle promozioni di grado, fare le proposte riguardanti la conservazione sui ruoli in caso di malattia oltre i primi tre mesi, le aspettative, gli esoneri e le accettazioni di dimissioni del personale di ruolo, fare le proposte di punizione che eccedono la competenza del Capo Servizio;

8. provvedere allo studio e presentazione dei preventivi annui delle spese del Servizio Centrale ed Uffici distaccati e del fabbisogno inventariale;

9. provvedere alla tenuta dei fogli matricolari e degli stati di famiglia del personale degli Uffici centrali, alla compilazione dei ruoli delle competenze del personale stesso e dei mandati di pagamento, alla gestione del fondo scorta e del fondo per le biblioteche del Servizio, al rilascio dei biglietti di servizio, dei buoni bagaglio e delle lettere di porto in conformità dei regolamenti;

10. provvedere alla sorveglianza generale degli uffici distaccati;

11. corrispondere con i Servizi, Unità speciali e con qualsiasi altro Ufficio della Amministrazione per richieste, informazioni e per incarichi speciali in ordine alla istruttoria e a provvedimenti di indole legale.

Art. 8.

Al Capo del Servizio sono attribuite e delegate le seguenti facoltà:

1. autorizzare la istituzione o la rinunzia di liti attive, di arbitrati, di azioni di nullità, di revocazioni di costituzioni di parte civile nei procedimenti penali, ed approvare transazioni in genere quando il valore della controversia o della transazione non superi le lire cinquemila.

Il valore è determinato dalla somma che, netta di spese giudiziali ed interessi, viene pagata a transazione nelle controversie passive, o viene abbandonata nelle controversie attive;

2. disporre, nei casi di urgenza, l'inizio di liti attive, azioni di nullità di arbitrati, revocazioni e costituzioni di parte civile nei procedimenti penali, anche oltre il detto limite di cinquemila lire, salvo chiedere senza indugio ratifica al Direttore Generale od al Consiglio d'Amministrazione, a seconda della loro rispettiva competenza a sensi degli art. 6 e 10 della Legge 7 luglio 1907, n. 429, modificati dal R. Decreto 28 giugno 1912, n. 728;

3. compromettere le controversie sulle indennità per infortuni sul lavoro a sensi dell'art. 115 del regolamento 13 marzo 1904, N. 141 in esecuzione della Legge, testo unico, per gli infortuni degli operai sul lavoro, approvato con R. D. 31 gennaio 1904, N. 51;

4. accordare, in base alle richieste informative e pareri dei Servizi e Unità speciali e degli Uffici dipendenti, la difesa — a cura e spese dell'Amministrazione — degli agenti coinvolti in giudizio per motivi di servizio;

5. decidere, dietro proposta motivata e pareri dei Servizi, Unità speciali ed uffici dipendenti, e a seguito di domande degli agenti, sul concorso o meno dell'Amministrazione e sulla misura di questo concorso e conseguente imputazione al conto spese contenziose, delle spese di difesa incontrate dagli agenti stessi nei casi specialissimi ed urgenti nei quali, per la impossibilità o difficoltà da parte del Servizio di vagliare tempestivamente le loro domande, siansi trovati nella necessità di rivolgersi a patrocinatori di loro fiducia;

6. assegnare, in via permanente, funzioni superiori attinenti a qualifiche del grado 7° ed inferiori, eccettuati i Sotto Ispettori, con le norme e limitazioni stabilite;

7. autorizzare lavoro straordinario per il personale degli Uffici centrali e distaccati nei limiti delle spese annue concesse e nelle forme stabilite;

8. autorizzare la concessione dei congedi ordinari ai Capi degli Uffici distaccati;

9. autorizzare la concessione di congedi straordinari senza paga fino a tre mesi al personale degli Uffici centrali e distaccati del grado 5° ed inferiori, purchè non importino aumento di spesa;

10. disporre nell'interno del Servizio i traslochi degli agenti del grado 5° ed inferiori, dandone partecipazione al Servizio del Personale e lo spostamento temporaneo di personale tra gli Uffici centrali e distaccati;

11. autorizzare la concessione di gratificazioni, di sussidi e di anticipazioni nei limiti e nelle forme stabilite dalle apposite disposizioni;

12. applicare i provvedimenti disciplinari a termini di regolamento;

13. decidere sulle proposte di autorizzazioni eccedenti le facoltà dei Capi degli Uffici distaccati;

14. fare proposte: per variazioni delle piante organiche del Servizio, per trasloco dei funzionari dei gradi superiori al 5°, per le concessioni di congedo straordinario ed altri trattamenti eccedenti la competenza del Capo Servizio, per le norme da seguire nella assunzione di personale legale e per i programmi di concorso e nomina delle relative Commissioni;

15. stipulare od autorizzare a stipulare, con definitiva validità ed obbligatorietà per l'amministrazione, contratti dell'importo non superiore alle L. 5000 e che interessano il Servizio Legale.

Il Servizio Centrale Legale prende accordi col Servizio del Personale:

a) per le variazioni alle piante organiche del personale dei dipendenti uffici;

b) per l'interpretazione, sia di massima, sia nei casi singoli, del regolamento del personale e delle disposizioni sulle competenze accessorie;

c) per le proposte di aumenti anticipati, di promozioni di grado e di esonero del personale e per tutti gli altri provvedimenti riguardanti il personale, che eccedano la competenza del Capo Servizio.

Art. 9.

Gli Uffici legali distaccati hanno le seguenti attribuzioni:

1. provvedere alla rappresentanza e difesa dell'Amministrazione, in conformità al disposto delle Norme approvate con Decreto Reale e prestare assistenza consultiva agli uffici compartimentali o distaccati aventi sede nella circoscrizione degli uffici legali;

2. proporre al Capo del Servizio, per la sua autorizzazione o per quella del Direttore Generale o del Consiglio di Amministrazione, la istituzione o la rinunzia di giudizi, la transazione di liti, la costituzione di parte civile nei giudizi penali, la compromissione di arbitri e nomina di questi, l'assunzione dell'assistenza e difesa degli agenti ferroviari in cause civili e penali dietro parere, informative, proposte e domande inoltrate dagli altri uffici compartimentali o distaccati;

3. provvedere, nei casi di urgenza, all'inizio di liti attive, alla produzione di gravami contro sentenze od altri provvedimenti dell'autorità giudiziaria ed in genere ad atti indifferibili e cautelativi nell'interesse dell'Amministrazione, anche se eccedono la loro competenza, salvo a riferirne immediatamente al Servizio Centrale per la necessaria ratifica;

4. tenere al corrente, secondo le modalità e prescrizioni del Servizio Centrale, il registro delle cause introdotte e definite, lo scadenziere, il registro di contabilità delle cause e la statistica;

5. provvedere alla tenuta dei fogli matricolari e degli stati di famiglia, alla compilazione dei ruoli paga e dei mandati ed al loro inoltro al Servizio Centrale od Uffici di Ragioneria secondo le norme stabilite, alla regolare tenuta degli inventari.

Art. 10.

I Capi degli Uffici legali distaccati e della Sezione interna di cui all'art. 2, hanno anche le seguenti attribuzioni e facoltà:

1. autorizzare la istituzione o la rinuncia di liti attive, ed approvare transazioni od accettazione espressa e tacita delle sen-

tenze di prima istanza in quanto il valore della controversia o della transazione, spese ed interessi non computati, sia contenuto infra le lire 1500 e sempre quando con la rinuncia alla transazione della lite, e con la accettazione di sentenza non ne venga pregiudicata una qualche questione di massima;

2. proporre al Capo del Servizio l'accettazione espressa o tacita delle sentenze pronunciate dalle Corti di Appello, dai Tribunali, da Arbitri, nonchè di quelle emesse dai Pretori in grado di appello od a termini dello Art. 82 del Codice di P. C., che eccedono nelle conseguenze economiche le L. 1500, le spese ed interessi non contemplati;

3. proporre al Capo del Servizio per la sua autorizzazione, i ricorsi per Cassazione e per revocazione, le azioni di nullità e di revocazione delle sentenze arbitrali, nonchè la richiesta per provocare dai Prefetti i conflitti di attribuzione;

4. esercitare le facoltà demandate dall'Ordine generale Numero 30-1912 e quindi dar parere agli Uffici compartimentali del Movimento in sede sulle proposte di produrre appello avverso le sentenze dei conciliatori nelle cause relative al contratto di trasporto; rilasciare la delega agli avvocati iscritti nell'albo nel caso speciale previsto dal comma sesto del predetto Ordine generale ed apporre il visto alla liquidazione delle parcelle dei delegati: esercitare sorveglianza ed, ove occorra, assistenza consultiva per le cause affidate all'Ufficio compartimentale del movimento;

5. provvedere alla disciplina punitiva del personale nei limiti del regolamento e fare le proposte per le pene superiori al Capo del Servizio;

6. autorizzare la concessione dei congedi ordinari a tutto il personale dipendente e dei biglietti di servizio sulle FF. SS., buoni bagaglio e lettere di porto in conformità al regolamento;

7. provvedere alla gestione del fondo scorta:

8. rimettere al Servizio Centrale gli elenchi del personale avente diritto annualmente agli aumenti normali;

9. proporre e provocare in genere dal Capo del Servizio tutti i provvedimenti e disposizioni che non rientrano nelle loro facoltà;

10. corrispondere coi Servizi, Unità speciali, con qualunque altro ufficio e stazione per gli affari di loro competenza, e, nei casi di assoluta urgenza, anche con gli Avvocati presso i Capi Compartimento fuori della circoscrizione dell'ufficio distaccato, dandone in tal caso contemporaneamente notizia ed informativa al Capo del relativo Ufficio Legale.

Art. 11.

I funzionari distaccati presso i Capi Compartimento hanno le seguenti attribuzioni:

1. prestare consulenza ed assistenza legale al Capo Compartimento ed agli uffici compartimentali o distaccati nei casi nei quali, per assoluta urgenza, non sia possibile interpellare l'Ufficio Legale;

2. assumere, per incarico del Capo dell'Ufficio distaccato o del Capo del Servizio, la rappresentanza e la difesa dell'Amministrazione ed, ove occorra, degli agenti, in cause innanzi alle Autorità giudiziarie aventi sede nel Compartimento cui sono addetti;

3. dar parere sulle proposte fatte dall'Ufficio compartimentale di Movimento in sede circa gli appelli avverso sentenze di Conciliatori nelle cause relative al contratto di trasporto;

4. esercitare sorveglianza ed, ove occorra, assistenza consultiva nelle cause affidate all'Ufficio compartimentale del Movimento;

5. comunicare sollecitamente all'Ufficio dal quale dipendono i pareri dati e riferire due volte al mese sugli altri incarichi delegati;

6. trasmettere sollecitamente al proprio Ufficio gli atti notificati al Capo Compartimento, con opportuna relazione circa i primi provvedimenti presi nei casi di urgenza;

7. corrispondere con tutti gli uffici del Compartimento e colle stazioni per gli affari di loro competenza, informando il proprio ufficio degli eventuali incarichi che venissero eccezionalmente affidati da Uffici legali di altre circoscrizioni.

Art. 12.

È di competenza del Capo del Servizio Legale l'accettare le sentenze interlocutorie e quelle del secondo grado.

L'accettazione delle sentenze pronunciate definitivamente in primo grado è di competenza del Capo Servizio quando la sorte capitale posta a carico dell'Amministrazione, libera da spese ed interessi, non superi le L. 10.000; del Direttore Generale quando la sorte stessa, superando le 10.000, non ecceda le 50 mila lire; e del Consiglio d'Amministrazione quando la sorte ecceda le lire 50 mila.

Il Servizio legale, salvi i mezzi di resistenza che ritenga opportuni, dispone direttamente o d'accordo coi Servizi, Unità od Uffici interessati, ai pagamenti in forza di sentenze esecutive sia di primo che di secondo grado.

Il Capo del Servizio Legale, salva la competenza dei Capi degli uffici distaccati, di cui al successivo art. 15, provvede alla liquidazione giudiziale o stragiudiziale delle spese ed onorari di lite dovuti alle parti avversarie e dispone i relativi pagamenti.

Art. 13.

Oltre la liquidazione colle parti avversarie delle spese e competenze di Procuratore a termini di tariffa, o delle norme locali, gli uffici distaccati provvedono a liquidare l'onorario di Avvocato quando l'onorario stesso non eccede le L. 500 in primo grado e L. 1000 in secondo grado.

Eccedendosi tali limiti la liquidazione deve essere sottoposta all'approvazione preventiva del Servizio Centrale.

Art. 14.

Il Servizio Centrale e ciascun ufficio distaccato per le cause rispettivamente trattate, oltre alla riscossione delle spese giudiziarie anticipate dall'Amministrazione e delle competenze di avvocato e di procuratore poste a carico delle controparti, possono, in quanto occorra, riscuotere anche le somme, in sorte ed interessi,

dovute all'Amministrazione per sentenza o transazione, rilasciandone quietanza a firma del Capo del Servizio o dell'Ufficio, e curandone l'immediato versamento nelle casse dell'Amministrazione.

Art. 15.

Tutti gli atti giudiziali di qualsiasi natura, notificati al Direttore Generale, od eventualmente a funzionari addetti ai Servizi ed uffici che costituiscono la Direzione generale, devono senza indugio essere trasmessi in originale al Capo del Servizio Legale, il quale adottati i provvedimenti di sua competenza, li comunicherà in originale od in copia ai Servizi competenti.

Art. 16.

Tutti gli atti giudiziali di qualsiasi natura, notificati al Capo del Compartimento dove risiede l'Ufficio Legale, ai Capi stazione od eventualmente a funzionari addetti ad uffici compartimentali od alle stazioni comprese nella giurisdizione di un ufficio legale, dovranno essere senza indugio comunicati in originale al Capo dell'Ufficio Legale medesimo.

È fatta eccezione per gli atti che si riferiscono alle cause relative al contratto di trasporto contemplate dall'Ordine Generale N. 30-1912 per le quali resta fermo quanto da detto Ordine è disposto.

I Capi dei Compartimenti nei quali manca l'Ufficio legale, fanno tenere gli atti in questo articolo contemplati, anzichè all'Ufficio legale, al funzionario distaccato presso il Capo Compartimento.

Art. 17.

Gli Uffici Legali, appena ricevuti gli atti ed emessi i provvedimenti di loro competenza, invieranno gli atti stessi in originale od in copia agli Uffici compartimentali distaccati interessati, ed eventualmente ad altro Ufficio legale.

Devono inoltre inviare al Capo del Servizio copia degli atti di citazione a comparire innanzi ai Tribunali nelle cause di prima istanza.

Art. 18.

Gli Uffici Legali distaccati, non oltre il giorno 10 di ciascun mese, inoltreranno al Capo del Servizio un prospetto dal quale risulti il numero delle cause attive e passive istituite nel mese precedente, ripartite per Autorità giudiziaria e per materia, ed accompagnato da una relazione.

La relazione esporrà riassuntivamente il lavoro dell'Ufficio nel mese, il movimento delle cause e delle transazioni, ponendo in rilievo quelle tra le cause nuove che per importanza della controversia o pel valore economico, meritano speciale attenzione, nonchè le sentenze pronunziate nel mese precedente che abbiano importanza per la questione risoluta e per il valore economico, permodochè il Servizio Centrale abbia tutti gli elementi per predisporre poi la relazione annuale e la relazione mensile di cui all'art. 9, punto 5°.

Lo stato delle cause a cui riferisce l'Art. 6 della legge 7 luglio 1907 N. 429 deve essere riportato mese per mese fino alla loro ultimazione.

Art. 19.

Gli Uffici Legali distaccati, prima di dar pareri e di transigere su questioni di massima precedentemente non risolute, devono interpellare il Servizio Centrale.

E così pure al Servizio Centrale devono spedire l'originale o la copia di qualunque citazione nelle cause relative al trattamento del personale ferroviario, spettando al Servizio stesso, salva l'avocazione diretta, di fornire gli elementi e la direttiva delle difese.

Art. 20.

I Servizi, le Unità e gli Uffici dipendenti devono trasmettere al Servizio o agli Uffici Legali distaccati tutti gli atti e documenti occorrenti per la consultazione e per la difesa dell'Amministrazione e degli agenti.

Speciali norme disciplineranno la comunicazione e trasmissione di atti e documenti riflettenti processi penali in cui siano interessate l'Amministrazione o gli agenti.

Quando i Servizi, le Unità o gli Uffici dipendenti credono di dover procedere o resistere ad una lite, ne fanno motivata e documentata proposta al Servizio legale centrale o agli Uffici legali distaccati secondo le rispettive competenze.

Art. 21.

Gli atti intesi ad impedire o trattenere pagamenti di somme dovute dall'Amministrazione vengono trasmessi al Servizio Legale nei casi ed agli effetti previsti dalle norme vigenti.

Art. 22.

In caso di divergenze con gli Uffici legali distaccati i Servizi, le Unità ed Uffici dipendenti possono promuovere la risoluzione dal Servizio Centrale Legale.

Art. 23.

I Servizi, le Unità e gli Uffici dipendenti, per pareri o per la difesa delle cause — salvo il disposto dell'Ordine generale N. 30-1912 — devono rivolgersi esclusivamente al Servizio o agli Uffici legali distaccati, e, salvo casi di assoluta urgenza da rapportarsi tosto al Servizio o al competente Ufficio legale distaccato, non possono avere corrispondenza con i Delegati ferroviari.

Art. 24.

Presso il Servizio Centrale e presso gli Uffici legali esistono altrettante Biblioteche per uso dei rispettivi funzionari. Una dotazione annua, deliberata dal Consiglio di Amministrazione, è assegnata per il loro incremento, mediante acquisti delle più interessanti pubblicazioni di dottrina e giurisprudenza, proposti dai Capi degli Uffici Centrali e distaccati, ed approvati dal Capo Servizio.

Le norme pel funzionamento di tali Biblioteche e per l'ordinamento, la conservazione e l'uso del materiale relativo, sono dettate da apposito regolamento interno.

Colla pubblicazione del presente Ordine Generale sono abrogati l'Ordine generale N. 25-1912 ed ogni altra contraria disposizione.

Approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 4 giugno 1914.

Ordine di Servizio N. 188. (C.).

Tariffe internazionali. - Parte II-B. Fascicolo 1° - Elenco delle stazioni italiane.

(Vedi Ordine di Servizio N. 173-1914).

Con la ristampa dell'Istruzione pel trasporto delle merci pericolose e nocive, sono state apportate delle variazioni alla lista delle stazioni ammesse ad effettuare e ricevere trasporti di liquidi infiammabili in vagoni serbatoi. In conseguenza di ciò l'elenco di dette stazioni e le relative note, compreso alle pagine 4 e 5, punto 8 *b)* della suddetta Parte II-B, fascicolo 1° delle tariffe internazionali, dovrà con decorrenza dal 1° luglio prossimo essere annullato e sostituito da quello di cui l'allegato *A*).

Con la stessa data saranno inoltre ammesse ai vari servizi internazionali le stazioni di Borzoli Fegino, Milano *Nuova Centrale*, Minervino Murge e Montecarotto Castelbellino. In conseguenza nel suddetto Elenco delle stazioni italiane e loro distanze dai transiti di confine, sarranno da introdursi le seguenti aggiunte:

pag. 9 - dopo la nota (21):

(22) Ammessa al solo servizio della Piccola Velocità ordinaria, compresi i veicoli.

pag. 14 - dopo il capoverso *e*) della nota (117):

117-*bis*) Milano *Nuova Centrale* è abilitata al servizio della Grande velocità, della Piccola Velocità Ordinaria ed Accelerata (esclusi i veicoli), limitatamente ai trasporti per conto delle Ditte affittuarie dei magazzini raccordati. Sono escluse dai trasporti in arrivo le merci non a vagone completo.

pagine 36-37 - dopo il nome della stazione di Borzoli:

	12	*13*	*14*	*15*	*16*	*17*	*18*	*19*	*20*	*21*	22	*23*	*24*	*25*
Borzoli Fegino (22) [52 III a X] . . .	246	220	—	324	566	4	246	220	197	324	405	566	516	481

pag. 102-103 - dopo il nome della stazione di Milano *Lambrate*:

	2	*3*	*4*	*5*	*6*	7	*8*	*9*	*10*	*11*	*12*	*13*	*14*	*15*	*16*
Nuova Centrale	35	14	296	251	143	—	—	—	—	52	—	—	52	188	429

17	*18*	*19*	*20*	*21*	*22*	*23*	*24*	*25*
3	143	103	52	188	268	429	379	351

di contro al nome della stazione di Minervino Murge:

2	*3*	*4*	*5*	*6*	7	*8*	*9*	*10*	*11*	*12*	*13*	*14*	*15*	*16*	*17*	*18*	*19*	*20*
9	10	1078	1080	998	—	—	—	—	907	—	--	907	816	943	3	998	958	907

21	22	*23*	*24*	*25*
816	808	943	893	858

pagine 108-109 - Completare come segue l'indicazione di Montecarotto Castelbellino:

	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Montecarotto Castelbellino [27 III a VI, 62 VIII]	—	—	491	400	526	3	582	542	491

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, *e* 22.

Allegato **A** *all'Ordine di Servizio N. 188-1914.*

b) ELENCO DELLE STAZIONI AMMESSE.

Abbiategrasso (*Limitatamente ai trasporti da o per lo stabilimento raccordato della Ditta Francesco Kluser e Figli*), Alessandria, Ancona stazione, Ancona Porto (*Limitatamente ai trasporti da o per i Magazzini del petrolio al Mandraccio*), Aquila degli Abruzzi, Arce (*Limitatamente ai trasporti da o per il R. Polverificio di Isola Liri*), Arona, Aulla, Avezzano, Avigliana (*Limitatamente ai trasporti da o per lo stabilimento raccordato della Società « Dinamite Nöbel »*),

Bari, Barletta (*Limitatamente ai trasporti da o per lo stabilimento raccordato delle Distillerie Italiane*), Bassano, Bellano, Belluno, Bergamo, Bologna (*Limitatamente ai trasporti da o per gli stabilimenti raccordati della Ditta Sarti, della Società Italo Americana pel petrolio, e dell'Officina Comunale del gas*), Borgotaro, Brescia, Cambiano Santena (*Limitatamente ai trasporti da o per lo stab. raccordato della Ditta Freund Ballor & C.*), Canelli (*Limitatamente ai trasporti da o per gli stabilimenti raccordati delle Ditte F.lli Gancia e Zoppa Giovanni*), Casale Monferrato, Cassano d'Adda, Catania Acquicella, Cengio (*Limitatamente ai trasporti da o per lo stabilimento raccordato del « Dinamitificio »*), Cernusco Merate, Chiavenna, Codogno, Costigliole d'Asti (*Limitatamente ai trasporti da o per lo stabilimento raccordato della Ditta F.lli Cora*), Cremona,

Dervio, Desenzano, Domodossola,

Eboli Campagna, Empoli (*Limitatamente ai trasporti da o per lo stabilimento raccordato della Ditta Castellani*),

Fabriano, Faenza, Ferrara, Fiorenzuola (*Limitatamente ai trasporti da o per lo stabilimento raccordato della Società Petroli d'Italia*), Firenze Campo di Marte, (*Limitatamente ai trasporti da o per lo stabilimento raccordato della Ditta Cesare Pegna e Figli*), Foligno, Forlì (*Limitatamente ai trasporti da o per lo stabilimento raccordato della Ditta Giovanni Brasini*),

Greco (*Limitatamente ai trasporti da o per lo stabilimento raccordato della Ditta Pirelli & C.*), Grosseto,

Lecco, Livorno Marittima (*Limitatamente ai trasporti da o per il Magazzino Comunale degli oli minerali del Marzocco e lo stabilimento raccordato della Società Anonima Italiana importazione olii*), Lodi, Luino,

Maggianico, Marsala, Messina Centrale, Messina Porto (*Limitatamente ai trasporti da o per lo stabilimento raccordato della Società Italo-Americana pel petrolio*), Mestre, Milano Lambrate, Milano Porta Garibaldi (*Limitatamenteai trasporti vincolati a dogana ed a quelli indirizzati alla Società Nazionale di trasporti F.lli Gondrand, destinati ad essere rispediti senza trasbordo*), Milano Porta Romana, Milano Porta Sempione, Milano Porta Ticinese, Milano S. Cristoforo, Modena, Montagnana (*Limitatamente ai trasporti da o per lo stabilimento raccordato della Società Italo-Americana pel petrolio*), Musocco (*Limitatamente ai trasporti da o per lo stabilimento raccordato della Società Italo-Americana pel petrolio*),

Napoli Centrale, Napoli scalo marittimo (*Limitatamente ai trasporti da o per lo stabilimento della Società Italo-Americana pel petrolio, raccordato alla stazione sul piazzale di Porta di Massa*), Novara, Novi Ligure (*Limitatamente ai trasporti da o per lo stabilimento raccordato della Distilleria del catrame*),

Ospitaletto Bresciano,

Palermo Porto, Parma, Pavia, Pescara, Peschiera, Pessione (*Limitatamente ai trasporti da o per lo stabilimento raccordato della Ditta F.lli Rossi*), Piacenza, Pisa Centrale (*Limitatamente ai trasporti da o per lo stabilimento raccordato della Società Elettrica toscana*), Pisa Porta Fiorentina, Poggibonsi (*Limitatamente ai trasporti da o per lo stabilimento raccordato della Ditta Tanzini Alessandro*), Pontelagoscuro (*Limitatamente ai trasporti da o per gli stabilimenti raccordati: « Distilleria Padana », « Distilleria Italiana » e « Distilleria Gulinelli »*), Pontremoli, Potenza Inferiore, Portici (*Limitatamente ai trasporti da o per lo stabilimento raccordato della Società Italo-Americana pel petrolio*),

Ravenna, Reggio d'Emilia (*Limitatamente ai trasporti da o per lo Stabilimento raccordato della Società Italo-Americana pel petrolio*), Rifredi (*Limitatamente ai trasporti da o per gli stabili-*

menti raccordati della Società Italo-Americana pel petrolio e della Ditta Prevost e Bacciarelli), Rho, Rivarolo Ligure, Rogoredo, Roma S. Lorenzo, Roma Trastevere, Roma Tuscolana,

Sampierdarena fermate, S. Benigno Calate, S. Martino Buonalbergo, S. Romano Montopoli (*Limitatamente ai trasporti da o per lo stabilimento raccordato della Società per la rettificazione dell'alcool*), S. Stefano di Magra, S. Vittoria (*Limitatamente ai trasporti da o per lo stabilimento raccordato della Ditta Cinzano Francesco & C.*), Sarzana, Savona Letimbro, Savona Marittima, Segni Paliano, Sesto S. Giovanni, Spezia stazione (*Limitatamente ai traspòrti da o per lo stabilimento della Ditta L. Schottlaender di Lione, raccordato alla stazione sul piazzale Valdellora*),

Torina Dora, Torino Porta Nuova (*Limitatamente ai trasporti da o per lo stabilimento raccordato della Società Anonima cooperativa magazzini generali piemontesi*), Torino Smistamento, Treviglio, Treviso, Trofarello (*Limitatamente ai trasporti da o per lo stabilimento raccordato della Ditta F.lli Ferrero di Riccardo*),

Udine,

Valmadrera, Venezia Marittima (*Limitatamente ai trasporti da o per lo stabilimento racordato dellac Società Italo-Americana pel petrolio*), Vercelli, Vicenza (*Limitatamente ai trasporti da e per gli stabilimenti raccordati della Ditta Achille Valeri e Concato, e della Oesterreichische Naphta Import Gesellschaft*), Vigevano e Viterbo Porta Fiorentina (*Limitatamente ai trasporti da o per lo stabilimento raccordato della Ditta Garbini*).

Ordine di Servizio N. 189. (C).

Biglietti diretti e registrazione diretta dei bagagli per l'"Engadina", via Colico-Chiavenna. - Biglietto circolare per l'"Engadina" andata via Colico-Sondrio e ritorno via Chiavenna-Colico o viceversa.

La distribuzione dei biglietti diretti e la registrazione diretta dei bagagli per *Maloja* e per *St. Moritz* (Engadina) via Colico-Chiavenna, come pure la distribuzione dei biglietti pel viaggio circolare N. 15, si effettuano durante la stagione estiva (dal 15 giugno al 15 settembre di ciascun anno) e sono regolate come in appresso:

Viaggiatori.

Per il servizio dei viaggiatori si distribuiscono:

Biglietti diretti di corsa semplice (quadro A) da *Milano* per *Maloja Kursaal* e da *Milano* per *St. Moritz;*

Biglietti circolari per il viaggio 15 (quadro B) della serie dei circolari con percorrenza mista in ferrovia e sui laghi.

Biglietti diretti.

I biglietti diretti sono a foglietto e danno facoltà di percorrere, a scelta del viaggiatore, l'una o l'altra delle tre vie seguenti:

1. Como-Colico-Chiavenna;
   lago
2. Como-Varenna-Perledo Varenna-Colico-Chiavenna;
   lago
3. Lecco-Colico-Chiavenna.

e comprendono:

a) un tagliando da staccarsi e ritirarsi dalla stazione di Como;

b) due tagliandi per il trasporto in *omnibus* fra la stazione e lo scalo dei piroscafi a Como ed a Varenna (od a Colico);

c) un tagliando afferente alla percorrenza lacuale da ritirarsi dagli Agenti della Lariana;

d) un tagliando da staccarsi dalla stazione di Perledo Varenna (o di Colico);

e) un tagliando per l'Ufficio delle Poste Svizzere, dal quale viene ritirato contro rilascio di un biglietto apposito per il percorso in diligenza.

Per il regolare ritiro di detti tagliandi è sui medesimi stampato in carattere marcato un numero progressivo.

I tagliandi di cui sub *a*), *b*), *c*) e *d*) vengono ritirati solamente qualora il viaggiatore segua una delle vie miste ferroviarie-lacuali, mentre, se viene percorsa la via esclusivamente ferroviaria Lecco-Colico, non hanno valore e devono essere ritirati dal personale che effettua la controlleria durante la percorrenza Milano-Lecco-Colico.

I tagliandi di cui sub *a*) e *d*) ritirati a Como, a Varenna od a Colico, come pure quelli ritirati come sopra durante il percorso Milano-Lecco-Colico, debbono essere giornalmente inviati all'Ufficio Affari Diversi Viaggiatori di Firenze in piego a parte e con accenno al presente Ordine di Servizio.

BIGLIETTI CIRCOLARI.

I biglietti del viaggio circolare N. 15 sono conformi a tutti gli altri della serie dei biglietti circolari con percorrenza mista in ferrovia e sui laghi ed hanno cioè il formato di libretto con tagliandi da staccarsi rispettivamente dagli Agenti delle varie Amministrazioni interessate.

Sul percorso Tirano-St. Moritz i biglietti di 1ª classe valgono per la 2ª e quelli di 2ª per la 3ª classe.

Disposizioni comuni. - I biglietti sono dei colori in uso pei servizi internazionali: *giallo* per la 1ª classe, *verde* per la 2ª classe e *bruno* per la 3ª classe.

Quelli di 2ª classe per la percorrenza ferroviaria valgono per la 1ª classe sui piroscafi e quelli della 3ª classe ferroviaria valgono sui piroscafi per la 2ª classe.

Sulle diligenze i biglietti di qualsiasi classe dànno diritto soltanto a « posti interni » ed il viaggiatore che desidera di occupare un posto di « coupé » o di « banchetta » deve pagare una speciale sopratassa all'Ufficio delle diligenze.

Per il servizio di cui trattasi non vengono distribuiti biglietti a tariffa ridotta per il trasporto dei ragazzi.

Bagagli.

I biglietti diretti e circolari di cui sopra non dànno diritto a franchigia di bagaglio; quindi — eccettuato quello a mano e purchè nei limiti di peso e dimensione stabiliti dai regolamenti in vigore — tutto il bagaglio dei portatori di detti biglietti deve essere registrato e tassato.

Sulle diligenze delle Poste Svizzere il limite di peso del bagaglio a mano è stabilito in 10 Kg.; se il bagaglio sorpassa tale peso viene registrato e tassato per il peso complessivo.

La registrazione diretta via Colico-Chiavenna si effettua da Milano per Majola e per St. Moritz per i diversi itinerari per i quali sono valevoli i relativi biglietti, con applicazione delle tasse indicate nell'allegato *Quadro C*.

La registrazione diretta da Milano per St. Moritz e Pontresina, via di Colico-Sondrio-Tirano, percorrenza compresa nell'itinerario del biglietto circolare N. 15, ha luogo con l'applicazione delle tasse risultanti dalla Tariffa del Servizio diretto italo-svizzero per viaggiatori e bagagli, edizione 1° luglio 1913.

Per le registrazioni dirette serve il *foglio di via* in uso per i vari servizi internazionali. La stazione di Milano Centrale deve tenersi provvista delle etichette bagaglio da incollarsi sui colli, nonchè dei listini corrispondenti in uso per i servizi internazionali e da applicarsi sulle sezioni del foglio di via.

Gli Ordini di Servizio N. 222-1908 e 226-1911 restano abrogati.

Si fa presente che quanto sopra si riferisce particolarmente al servizio estivo per viaggiatori e bagagli per l'Engadina via *Colico-Chiavenna.* La distribuzione dei biglietti e la registrazione dei bagagli per l'Engadina via *Sondrio-Tirano*, si effettuano invece durante tutto l'anno alle condizioni ed ai prezzi risultanti dalla Tariffa del servizio diretto italo-svizzero, per viaggiatori e bagagli - edizione 1° luglio 1913.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

QUADRO A.

Biglietti diretti di corsa semplice

per Maloja Kursaal e per l'Engadina, (St. Moritz) via Colico-Chiavenna

	a MALOJA Kursaal			all'ENGADINA (St. Moritz)		
	PREZZI (*)					
	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe
Da MILANO C.le (1) (Stazione, Agenzia S. Margherita, Agenzia G. V. E. ed Alberghi) VIA Como-Colico (lago) - Chiavenna, o Como-Varenna (lago) - Colico-Chiavenna, o Lecco-Colico (ferrovia) - Chiavenna.	25.05	20.90	16.50	29.55	25.40	21.—

I biglietti hanno la validità di 8 giorni; danno diritto a tre fermate facoltative sulla percorrenza ferroviaria ed in uno degli scali del lago di Como. I viaggiatori debbono dichiarare in partenza a quale stazione (di fermata o di destinazione) intendono di recarsi affinchè, e per quanto riguarda le sole percorrenze ferroviarie e lacuali, il biglietto venga bollato e vidimato per la località prescelta. La stessa prescrizione deve osservarsi ad ogni ripresa del viaggio.

(*) Quote estere da esigersi in valuta metallica indistintamente per le tre classi: biglietti per Maloja Kursaal Fr. 8.25; » per St. Moritz » 12.75

(1) Non si distribuiscono biglietti corrispondenti da Maloja e dall'Engadina.

QUADRO **B.**

Biglietto circolare per l'ENGADINA.

Numero del viaggio	ITINERARIO	Validità — giorni	Prezzo dei biglietti (*) 1ª classe	2ª classe
15	Milano-Lecco-Bellano-Colico-Sondrio-Poschiavo-Pontresina-St. Moritz-Maloja -Chiavenna-Colico- (o Perledo Varenna)- Colico (o Varenna)-Como / lago, Como-Milano o viceversa	30	65.45	46.55

I biglietti per questo viaggio sono in vendita presso la stazione di Milano Centrale, presso l'Agenzia dell'Amministrazione in Milano S. Margherita e l'Agenzia Internazionale di viaggi in Milano G. V. E., nonchè presso le stazioni di Bellano, Chiavenna, Colico, Como, Lecco e Sondrio.

Per la distribuzione e l'uso di questi biglietti valgono le norme e condizioni in vigore pei viaggi circolari italiani, salvo la disposizione riguardante la proroga della validità, la quale per i biglietti stessi non è ammessa in alcun caso.

(*) Quote estere da esigersi in valuta metallica per i detti biglietti:

1ª Classe Fr. 35. — 2ª Classe Fr. 23.90.

Tasse da applicarsi alle spedizio

PESO	Da Milan								
	Maloja Kursaal								
	via Como-Lago-Colico-Chiavenna			via Como-Lago-Varenna-Colico-Chiavenna			via Lecco-Colico-Chiavenna		
	Percorrenza italiana	Percorrenza svizzera	Totale	Percorrenza italiana	Percorrenza svizzera	Totale	Percorrenza italiana	Percorrenza svizzera	Totale
Fino a 10 kg.	1.85	0.90	2.75	1.65	0.90	2.55	0.75	0.90	1.6
da 11 a 20 »	1.85	1.20	3.05	1.80	1.20	3.—	1.15	1.20	2.3
» 21 » 30 »	2.20	1.80	4.00	2.35	1.80	4.15	1.70	1.80	3.5
» 31 » 40 »	2.80	2.40	5.20	3.00	2.40	5.40	2.25	2.40	4.6
» 41 » 50 »	3.40	3.00	6.40	3.65	3.—	6.65	2.85	3.—	5.8
» 51 » 60 »	4.20	3.60	7.80	4.45	3.60	8.05	3.40	3.60	7.—
» 61 » 70 »	4.90	4.20	9.10	5.20	4.20	9.40	3.95	4.20	8.1
» 71 » 80 »	5.50	4.80	10.30	5.90	4.80	10.70	4.50	4.80	9.3
» 81 » 90 »	6.20	5.40	11.60	6.65	5.40	12.05	5.05	5.40	10.4
» 91 » 100 »	6.80	6.00	12.80	7.30	6.—	13.30	5.65	6.—	11.6
Prezzi per tonnellata applicabili di 10 in 10 chilogrammi . .	68.—	60.—	128.—	73.—	60.—	133.—	56.50	60.—	116.5

La quota relativa alla percorrenza svizzera deve essere riscossa in valuta

Quadro **C.**

i bagaglio per l'ENGADINA.

entrale a

St. Moritz										Pontresina
via Como-Lago-Colico-Chiavenna			via Como-Lago-Varenna-Colico-Chiavenna			via Lecco-Colico-Chiavenna			via Lecco-Colico-Sondrio-Tirano	via Lecco-Colico-Sondrio-Tirano
Percorrenza		Totale	Percorrenza		Totale	Percorrenza		Totale	—	—
taliana	svizzera		italiana	svizzera		italiana	svizzera			
1.85	1.15	3.—	1.65	1.15	2.80	0.75	1.15	1.90	Vedi tariffa del servizio italo-svizzero via Gottardo-Sempione e Tirano (*edizione 1-7-1913*).	Vedi tariffa del servizio italo-svizzero via Gottardo-Sempione e Tirano (*edizione 1-7-1913*).
1.85	1.50	3.35	1.80	1.50	3.30	1.15	1.50	2.65		
2.20	2.25	4.45	2.35	2.25	4.60	1.70	2.25	3.95		
2.80	3.00	5.80	3.—	3.—	6.—	2.25	3.—	5.25		
3.40	3.75	7.15	3.65	3.75	7.40	2.85	3.75	6.60		
4.20	4.50	8.70	4.45	4.50	8.95	3.40	4.50	7.90		
4.90	5.25	10.15	5.20	5.25	10.45	3.95	5.25	9.20		
5.50	6.—	11.50	5.90	6.—	11.90	4.50	6.—	10.50		
6.20	6.75	12.95	6.65	6.75	13.40	5.05	6.75	11.80		
6.80	7.50	14.30	7.30	7.50	14.80	5.65	7.50	13.15		
68.—	75.—	143.—	73.—	75.—	148.—	56.50	75.—	131.50		

metallica.

Ordine di Servizio N. 190. (C.).

Gestioni merci. - Rivalse contabili in servizio interno.

(Vedi Ordine di Servizio N. 160-1909).

A partire dal 1° luglio 1914, le rivalse di cui all'art. 23 delle Norme per il servizio contabile delle gestioni merci, dovranno essere eseguite, *limitatamente al servizio interno*, anzichè con documento di trasporto ordinario, con apposito Mod. C^{I}-430.

Detto modulo, di colore arancione, è a fascicolo avente un numero di serie e contiene 50 fogli numerati progressivamente dall'1 al 50. Ciascun foglio consta di due tagliandi, di cui quello A costituisce la matrice che rimane alla stazione emittente e quello B il documento di trasporto.

La rivalsa contabile merci Mod. C^{I}-430, è da compilarsi con la massima esattezza, tanto nella matrice quanto nella figlia, non omettendo alcuna delle indicazioni volute dallo stampato, per stretto ordine progressivo del numero a stampa.

Il tagliando B è da staccarsi e da inviarsi alla stazione destinataria, insieme ai documenti che giustificano la rivalsa stessa, rinchiusi nell'apposita busta « Piego di rivalsa », Mod. C_{I}-483, anche attualmente in uso.

In partenza le rivalse contabili eseguite sono da registrarsi separatamente, giorno per giorno, strettamente per numero progressivo a stampa, in apposito registro delle spedizioni, Mod. C^{I}-401.

Il totale delle rivalse eseguite è da portarsi giornalmente a credito nella colonna 10 (parte credito) del conto corrente Mod. C^{I}-436, da munirsi dell'indicazione « Rivalse contabili ».

Le rivalse contabili eseguite devono inoltre scritturarsi, man mano, nell'apposito riassunto, Mod C^{I}-431, che, sommato a fine di quindicina, è da rimettersi al competente Controllo merci interno, allegato al riassunto delle spedizioni, Mod. C^{I}-414, nel quale il totale delle rivalse, quale risulta dal precitato Mod. C^{II}-431, è da inscriversi nella colonna delle spese anticipate, dopo l'ultimo trasporto elencato.

In arrivo, le rivalse contabili, non appena pervenute, vanno registrate, promiscuamente alle altre spedizioni, nel registro degli arrivi del servizio interno Mod. C^{I}-404 della gestione merci (Riunite, G. V. o P. V.). Sui riassunti degli arrivi esse sono però da scritturarsi, nelle epoche fissate per ciascuna stazione, in gruppo separato, dopo gli arrivi delle merci e previo ordinamento delle rivalse per stazione di partenza.

La prima fornitura dei nuovi stampati, cioè dei fascicoli Mod. C$_{I}$-430 e dei riassunti Mod. C$_{I}$-431, verrà fatta a tutte le stazioni in tempo utile a cura dei Magazzini stampe, ai quali saranno da richiedersi, nelle epoche stabilite, gli ulteriori fabbisogni.

Le rivalse riguardanti il servizio cumulativo italiano ed il servizio cumulativo internazionale continueranno ad essere eseguite con le modalità ora in uso, cioè rispettivamente con gli ordinari documenti di trasporto o con i fogli di via.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 191. (M.).

Carico e scarico delle merci a piccola velocità a carro completo nelle stazioni di Cornigliano Campi, Borzoli Trasta e Borzoli Fegino.

(Vedi Ordine di Servizio N. 59-1914).

A sensi dell'art. 69 delle Tariffe e condizioni per i trasporti si prescrive che, fino a contrario avviso, le operazioni di carico e scarico delle merci a carro completo, qualunque sia la classe a cui appartengono, nelle stazioni di Cornigliano Campi, Borzoli Trasta e Borzoli Fegino debbano effettuarsi a cura e spese delle parti verso abbuono della corrispondente quota di diritto fisso stabilita dalle relative tariffe.

In conseguenza di quanto sopra, alla pag. 19 del « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) » di fronte al nome delle sta-

zioni di Borzoli Trasta e Borzoli Fegino dovrà essere esposto nella colonna 10 il richiamo (7), riportando in calce la seguente nota:

(7) Con obbligo alle parti di eseguire le operazioni di carico e scarico delle merci a carro completo verso abbuono della quota stabilita dalle vigenti tariffe.

Eguale nota, contraddistinta però dal richiamo (9), dovrà porsi in calce alla pag. 34 del Prontuario suddetto, riportando nella colonna 10 di fronte al nome della stazione di Cornigliano Campi il richiamo (9).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 192. (L.).

Norme per il soddisfacimento dei buoni per richiesta di materiali per servizio d'acqua, estinzione incendi e lavaggio carri.

A cura del Servizio Lavori e d'accordo col Servizio degli Approvvigionamenti, sono state compilate le Norme per il soddisfacimento dei buoni di richiesta dei materiali per il servizio d'acqua, estinzione incendi e lavaggio carri.

Tali norme verranno distribuite dal prefato Servizio Lavori e dovranno essere tenute presenti sia dai competenti Magazzini come da tutti gli Uffici interessati.

Ordine di Servizio N. 193. (M. A.).

Somministrazione agli uffici ed alle stazioni degli stampati ed oggetti di cancelleria.

(Vedi Ordine di Servizio N. 363-1918).

Essendosi riconosciuta la necessità di apportare alcune varianti all'elenco delle stazioni ed Uffici serviti direttamente dai carri distributori istituiti coll'Ordine di Servizio N. 363-1913, nonchè alle funzioni assegnate agli itinerari dei carri medesimi, si comunicano i nuovi prospetti che annullano e sostituiscono gli allegati *A* e *B* all'Ordine di Servizio sopra citato.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 11, 14, 15, 18, 19, 20 *e* 21, *ai Controllori del materiale ed al personale addetto alla compilazione dei fogli veicoli.*

Allegato **A** *all'Ordine di Servizio N. 193.*

Magazzino stampe di Torino

1° Gruppo.

Le somministrazioni del 1°, 2°, 3° quadrimestre vengono effettuate rispettivamente nei mesi di ***luglio, novembre*** e ***marzo***.

Decadi nelle quali viene effettuata la fornitura	Numero degli itinerari dei carri distributori	LINEE E STAZIONI	UFFICI
		che ricevono la fornitura di stampati ed oggetti di cancelleria rispettivamente nelle decadi controindicate	
I	1-S	Milano Centrale. Milano Porta Garibaldi. Id. id. Sempione. Id. id. Romana. Id. id. Vittoria.	Depositi Combustibili - Capi Conduttori Principali - Depositi locomotive e Squadre di rialzo di *Milano C.le* e di *Milano P. S.* Magazzini approvvigionamenti ed armamento di *Milano P. G.* Deposito locomotive elettriche di *Milano C.*
	2-S	Torino P. S. - Rho (e). Novara (e) - Arona (e).	Depositi combustibili di *Chivasso* - di *Santhià* e di *Novara*. Deposito locomotive - Squadra di rialzo - Deposito personale viaggiante di *Chivasso* e di *Novara*. Controllore viaggiante di *Novara*.
II	3 S	Valenza - Vercelli (e). Novara (e) - Varallo Sesia.	Deposito combustibili. Deposito locomotive e Squadra di rialzo di *Casale*.
	4-S	Rogoredo - Piacenza - Parma.	
	5-S	Torino (e) - Bussoleno - Modane. Bussoleno (e) - Susa.	Deposito locomotive, Deposito combustibili. Squadra di rialzo e Deposito personale viaggiante di *Bussoleno*. Deposito locomotive e Squadra di rialzo di *Modane*.
III	6 S	Santhià (e) - Romagnano (e) - Borgomanero - Domodossola. Borgomanero (e) - Arona (e). Borgomanero (e) - Novara (e).	Deposito combustibili. Deposito locomotive e Squadra di rialzo di *Domodossola*.
	7-S	Sampierdarena - Ovada - Alessandria - Acqui - S. Giuseppe. Ovada (e) - Acqui (e).	Magazzino Approvvigionamenti - Deposito combustibili - Deposito locomotive, Squadra di rialzo e Deposito personale viaggiante di *Alessandria*.
	8-S	Chivasso (e) - Ivrea - Aosta.	

2° Gruppo.

Le somministrazioni del 1°, 2°, 3°, quadrimestre vengono effettuate rispettivamente nei mesi di ***agosto, dicembre,*** e ***aprile.***

Decadi nelle quali viene effettuata la fornitura	Numero degli itinerari dei carri distributori	LINEE E STAZIONI	UFFICI
		che ricevono la fornitura di stampati ed oggetti di cancelleria rispettivamente nelle decadi controindicate	
I.	9-S	Torino P. N. (e) - Airasca - Cuneo - Airasca (e) - Torrepellice. Bricherasio (e) - Barge. Busca (e) - Dronero. Saluzzo (e) - Savigliano (e). Moretta (e) - Cavallermaggiore (e).	
	9-S *bis*	Torino Smistamento - Chieri.	Deposito locomotive - Deposito personale viaggiante - Magazzino Approvvigionamenti di *Torino Smistamento*.
	10-S	Lecco - Colico - Sondrio. Colico (e) - Chiavenna.	Deposito locomotive - Deposito locomotive elettriche e Magazzino approvvigionamenti di *Lecco*.
II.	11-S	Milano Lambrate - Treviglio - Brescia. Rovato (e) - Calolzio. Palazzolo sull'Oglio (e) - Paratico. Bergamo (e) - Treviglio (e).	Deposito locomotive - Deposito combustibile - Squadra di rialzo e Deposito Personale Viaggiante di *Bergamo* e di *Brescia*. Deposito combustibili e Posto di verifica di *Treviglio*.
	12-S	Milano (e) - Monza - Chiasso. Albate Camerlata (e) - Lecco (e) - Cololzio (e) - Monza (e). Usmate C. - Ponte S. Pietro (e). Seregno - Usmate C. (e).	Deposito Locomotive di *Chiasso*. Posto verifica di *Chiasso*.
III.	13-S	Musocco - Rho (e) - Gallarate - Sesto Calende. Arona - Domodossola - Iselle di Trasquera. Gallarate (e) - Varese.	Posto di verifica *Varese*. Deposito combustibili, Deposito locomotive, Squadra di rialzo e Deposito P.le V.te di *Arona* e di *Gallarate*. Magazzino di approvvigionamenti di *Gallarate*.
	14-S	Vignale (e) - Oleggio - S. Calende - (e) - Laveno - Luino. Oleggio (e) - Arona (e). Luino (e) - Pino. Laveno (e) - Gallarate (e).	Deposito locomotive - Squadra di rialzo - Deposito personale viaggiante di *Luino*.

3° Gruppo.

Le somministrazioni del 1°, 2°, 3° quadrimestre vengono effettuate rispettivamente nei mesi di ***settembre, gennaio*** e ***maggio.***

Decadi nelle quali viene effettuata la fornitura	Numero degli itinerari dei carri distributori	LINEE E STAZIONI	UFFICI
		che ricevono la fornitura di stampati ed oggetti di cancelleria rispettivamente nelle decadi controindicate	
I	15-S	Alessandria (e) - Sampierdarena. Genova P. P. - S. Benigno.	Deposito combustibili, Deposito locomotive, Squadra di rialzo, Deposito personale viaggiante di *Novi, Ronco, Busalla, Genova P. P.*
		S. Limbania - Piazza Caricamento.	Squadra di rialzo *S. Benigno* - Magazzino di *Rivarolo.*
		Ronco (e) - S. Quirico.	Squadra di rialzo e Deposito personale viaggiante *Sampierdarena.*
	16-S	Sampierdarena (e) - Savona (e). Ventimiglia - Airole.	Deposito combustibili, Deposito locomotive e Squadra di rialzo di *Ventimiglia.*
II	17-S	Parma (e) - Spezia - Genova B.	Deposito combustibili, Deposito locomotive, Deposito P.le V.te e Squadra di rialzo ed Agenzia Marittima *Spezia.*
		Spezia (e) - Sarzana (e).	Deposito combustibili, Deposito locomotive, Deposito P.le V.te, Squadra di rialzo di *Parma* e di *Genova Brignole.*
	18-S	Cambiano - Alessandria (e). Mortara - Milano P. T. (e). Asti (e) - Castagnole (e). Mortara (e) - Novara (e).	Deposito combustibili, Deposito locomotive, Deposito P.le V.te e Squadra di rialzo di *Asti.*
III	19-S	Vercelli (e) - Mortara (e) - Pavia. Casalpusterlengo (e).	Deposito combustibili, Deposito locomotive e Deposito personale viaggiante di *Pavia.*
	20-S	Bra (e) - Alessandria (e). Nizza Monf. (e) - Asti (e). Nizza (e) - Acqui (e).	

4° Gruppo.

Le somministrazioni del 1°, 2°, 3° quadrimestre vengono effettuate rispettivamente nei mesi di ***ottobre, febbraio*** e ***giugno.***

Decadi nelle quali viene effettuata la fornitura	Numero degli itinerari dei carri distributori	LINEE E STAZIONI	UFFICI
		che ricevono la fornitura di stampati ed oggetti di cancelleria rispettivamente nelle decadi controindicate	
I	21-S	Trofarello (e) - Cuneo - Tenda.	Deposito combustibili, Deposito locomotive, Deposito personale viaggiante e Squadra di rialzo di *Cuneo.*
		Cuneo (e) - Bastia (e). Cavallermaggiore (e) - Bra (e).	
	22-S	Carmagnola (e) - Ceva - S. Giuseppe di Cairo (e) - Savona. Ceva (e) - Ormea.	Deposito combustibili, Deposito locomotive, Squadra di rialzo di *Bra, Ceva* e *Savona.* Deposito personale viaggiante di *Ceva* e di *Savona.* Deposito combustibili - Deposito locomotive - Deposito P. V. - Squadra di rialzo di *S. Giuseppe di Cairo.*
II	23 S	Asti (e) - Chivasso (e) - Casale (e). Asti (e). Casale (e) - Mortara (e).	
	24-S	Torreberretti (e) - Pavia (e). Bressana Bottarone - Broni (e) - Piacenza (e).	Deposito combustibili - Deposito personale viaggiante - Deposito locomotive - Squadra di rialzo di *Piacenza.*
III	25-S	Alessandria (e) - Tortona - Voghera - Pavia (e) Rogoredo (e) Tortona (e) - Novi (e) - Voghera (e) - Broni (e).	Deposito combustibili, Deposito locomotive - Squadra di rialzo - Deposito personale viaggiante di *Voghera.*

Magazzino stampe di Bologna

1° Gruppo.

Le somministrazioni del 1°, 2, e 3° quadrimestre vengono effettuate rispettivamente nei mesi di ***luglio, novembre*** e ***marzo.***

Decadi nelle quali viene effettuata la fornitura	Numero degli itinerari dei carri distributori	LINEE E STAZIONI	UFFICI
		che ricevono la fornitura di stampati ed oggetti di cancelleria rispettivamente nelle decadi controindicate	
I	26-S	Venezia Marittima. » S. Basilio. » S. Lucia.	Agenzia doganale ed Agenzia Marittima - Deposito locomotive - Sovraintendenza - Riparto ispez. veicoli - Officina idrodinamica - Mag. Approvv. - Capo Conduttore Squadra rialzo veicoli - Controllore viaggiante - Laboratorio lattonieri - Laboratorio carico accumulatori - Deposito combustibili - 3° riparto Movimento - Riparto tecnico per Officina gruppo lavori - Riparto telegrafi - *Venezia S. L.* Deposito locomotive *Venezia Marit.*
	27 S	Padova - Vicenza - Schio.	Officine - Deposito combustibili - Deposito locomotive - Squadra rialzo - Magazzino di Vicenza - Sezione Lavori - Deposito personale viaggiante - Deposito locomotive - Squadra di rialzo - Deposito combust. di *Padova*.
	28-S	Padova (e) - Mestre (e) - Portogruaro - S. Vito al Tagliamento - Casarsa - Treviso. Portogruaro (e) - Pramaggiore. S. Vito al Tagliamento (e) Annone Veneto. Casarsa (e) - Pinzano. Treviso (e) - Motta di Livenza. Treviso (e) - Montebelluna (e).	Riparto movimento - Offic. carico accumulatori - Deposito person. viaggiante - Controllore viaggiante - Deposito combustibili - Deposito locomotive - Squadra di rialzo di *Treviso*.

Segue **Gruppo 1°.**

Decadi nelle quali viene effettuata la fornitura	Numero degli itinerari dei carri distributori	LINEE E STAZIONI	UFFICI
		che ricevono la fornitura di stampati ed oggetti di cancelleria rispettivamente nelle decadi controindicate	
II	29-S	Casarsa (e) - Udine - Pontebba. Udine (e) - Cormons.	Riparto movimento - Dep. personale viagg. - Controllore viagg. - Riparto trazione - Deposito combustibili - Deposito locomotive - Squadra rialzo - Sezione lavori - Agenzia doganale di *Udine* - Agenzia doganale di *Pontebba*.
	30-S	Verona P. V. - Ala.	Riparto movimento - Laboratorio lattonieri - Deposito personale viaggiante - Controllore viaggiante - Deposito combustibili - Officine - Circolo di ripartizione - Deposito locomotive - Squadra rialzo - Magazzino - Agenzia doganale - Ufficio sanitario - Riparto trazione di *Verona*. Agenzia doganale di *Peri*. Posto di verifica di *Ala*.
III	31-S	Verona P. V. (e) - Vicenza (e) - Cittadella - Castelfranco V. - Treviso (e) - Mestre (e). Cittadella (e) - Campo Sampiero (e). Cittadella (e) - Bassano (e).	Riparto Movimento e Controllore viaggiante di *Castelfranco Veneto*.
	32-S	Padova (e) - Camposampiero - Castelfranco Veneto (e) - Montebelluna - Belluno - Calalzo - Pieve di Cadore.	
	33-S	Mestre - Castelfranco Veneto (e) - Bassano - Primolano.	Riparto Movimento e Controllore viaggiante di *Bassano*. Deposito Combustibili - Squadra di rialzo - Deposito locomotive - Riparto trazione di *Mestre*. Agenzia doganale di *Primolano*.

2° Gruppo.

Le somministrazioni del 1°, 2° e 3° quadrimestre vengono effettuate rispettivamente nei mesi di **agosto, dicembre** e **aprile.**

Decadi nelle quali viene effettuata la fornitura	Numero degli itinerari dei carri distributori	LINEE E STAZIONI	UFFICI
		che ricevono la fornitura di stampati ed oggetti di cancelleria rispettivamente nelle decadi controindicate	
I	34-S	Bologna (e) - Parma (e) - Piadena - Villetta Malagnino.	Ufficio sorveglianza industria privata di *Reggio Emilia.*
	35-S	Bologna (e) - Pistoia (e).	Distaccamento personale viaggiante - 3° Riparto Movimento - Controllore viaggiante di *Pistoia.* Deposito locomotive *Bagni della Porretta* - Ventilatore di *Pracchia.*
	36-S	Modena (e) - Mantova - Piadena (e) - Brescia (e) - Verona (e).	Squadra di rialzo - Controllore viaggiante - Deposito personale viaggiante - Circolo di ripartizione - Deposito locomotive - Deposito combustibili di *Mantova.*
		Desenzano (e) - Desenzano Lago. Mantova (e) - Bonferraro. Mantova (e) - Villafranca di Verona.	1° Riparto Movimento di *Verona* e 5° Riparto movimento della Divisione di *Bologna* con sede a *Verona.*
II	37-S	Bologna (e) - Nogara - Cerea - Legnago - Monselice - Monselice (e) - Rovigo (e) - Ferrara (e). Monselice (e) - Padova (e).	Controllore viaggiante di *Legnago* Controllore viaggiante di *Padova.*
	38-S	Dossobuono - Cerea (e) - Legnago (e) - Rovigo - Chioggia.	Riparto Movimento di *Rovigo.*

Segue **Gruppo 2°.**

Decadi nelle quali viene effettuata la fornitura	Numero degli itinerari dei carri distributori	LINEE E STAZIONI	UFFICI
		che ricevono la fornitura di stampati ed oggetti di cancelleria rispettivamente nelle decadi controindicate	
III	39-S	Bologna (e) - Castelbolognese - Faenza - Rimini - Falconara (e).	Controllore viaggiante Agenzia doganale.
	39-S	Castelbolognese (e) - Lugo - Ravenna (e).	Deposito personale viaggiante - Deposito combustibili - Deposito locomotive - Squadra di rialzo - Officine e Magazzino di *Rimini*.
			Distaccamento personale viaggiante di *Castel bolognese* - Deposito locomotive e Squadra di rialzo di *Faenza*.
			Agenzia doganale di *Sinigaglia*.
			Agenzia doganale di *Pesaro*.
	40-S	Bologna (e) - Ferrara - Lavezzola - Ravenna - Rimini (e).	Agenzia doganale - Riparto movimento e Controllore viaggiante di *Ravenna*.
		Lavezzola (e) - Lugo (e).	Deposito P. V. - Deposito locomotive - Deposito combustibili - Capo verificatore di *Ferrara*.

Gruppo 3°.

Le somministrazioni del 1°, 2°, e 3° quadrimestre vengono effettuate rispettivamente nei mesi di ***settembre***, ***gennaio*** e ***maggio***.

Decadi nelle quali viene effettuata la fornitura	Numero degli itinerari dei carri distributori	LINEE E STAZIONI	UFFICI
		che ricevono la fornitura di stampati ed oggetti di cancelleria rispettivamente nelle decadi controindicate	
I	41-S	Pistoia - Firenze S. M. N. Firenze P. P.	Deposito personale viaggiante - Riparto Movimento - Squadra rialzo - Deposito combustibili - Deposito locomotive - Riparto trazione - Controllore viaggiante *Pistoia* - Riparto telegrafo - Riparto movimento - Deposito combustibili - Squadra rialzo - Deposito locomotive - Deposito personale viaggiante - Controllori viaggianti - Agenzia doganale ed Ufficio sanitario di *Firenze S. M. N.* Officine locomotive e veicoli - Magazzino approvvigionamenti di *Firenze P. P.*
	42-S	Faenza (e) - Firenze C. M. - Terontola - Chiusi Attigliano - Orte (e). Attigliano (e) - Viterbo. Borgo S. Lorenzo (e) - Pontassieve (e).	Squadra rialzo veicoli e Depositi locomotive, combustibili *Firenze C. M.* Officina e Magazzino di *Pontassieve* - Deposito personale viaggiante - Controllore viaggiante - Riparto movimento di *Arezzo*. Deposito locomotive e combustibili di *Chiusi*. Controllore viaggiante di *Borgo S. Lorenzo*. Controllore viaggiante di *Orvieto*.
II	43-S	Firenze (e) - Empoli - Siena. Asciano. Montepescali - Grosseto Asciano (e) - Chiusi (e).	Riparto movimento - Sezione Lavori - Riparto Trazione - Deposito personale viaggiante - Squadra rialzo veicoli - Officina - Deposito combustibili e locomotive - Magazzino di *Siena* - Deposito combustibili - Deposito locomotive di *Empoli*. Deposito personale viaggiante - Deposito locomotive - Deposito combustibili - Controllore viaggiante di *Grosseto*.
	44-S	Pistoia (e) - Lucca - Viareggio. Avenza - Sarzana - Avenza (e) - Carrara.	Magazzino Approvvigionamenti - Controllore viaggiante - Officine e Deposito combustibili di *Lucca*

Segue **3° Gruppo.**

Decadi nelle quali viene effettuata la fornitura	Numero degli itinerari dei carri distributori	LINEE E STAZIONI	UFFICI
		che ricevono la fornitura di stampati ed oggetti di cancelleria rispettivamente nelle decadi controindicate	
III	45-S	Pisa-Viareggio.	Circolo di ripartizione - Riparto movimento - Squadra rialzo - Magazzino armamento - Controllori viaggianti - Deposito personale viaggiante - Deposito locomotive - Deposito combustibili di *Pisa*.
	46-S	Lucca (e) - Pisa C. (e) - Livorno - Livorno (e) - Vada (e).	Riparto movimento - Deposito combustibili - Deposito personale viaggiante - Controllore viaggiante di *Livorno C.* Magazzino approvvigionamenti - Deposito combustibili - Deposito locomotive - Capo verificatore - Fabbrica di mattonelle di *Livorno S. M.* - Agenzia marittima ed Agenzia doganale di *Livorno Mar.*
	47-S	Empoli (e) - Pisa (e) - Collesalvetti - Montepescali. Collesalvetti (e) - Livorno (e). Cecina (e) - Volterra. Campiglia Mar. (e) - Piombino.	Riparto movimento di *Cecina*. Deposito locomotive di *Volterra*.

4° Gruppo.

Le somministrazioni del 1°, 2° e 3° quadrimestre vengono effettuate rispettivamente nei mesi di ***ottobre, febbraio*** e ***giugno.***

Decadi nelle quali viene effettuata la fornitura	Numero degli itinerari dei carri distributori	LINEE E STAZIONI	UFFICI
		che ricevono la fornitura di stampati ed oggetti di cancelleria rispettivamente nelle decadi controindicate	
I	48-S	Terontola (e) - Perugia - Foligno - Terni - Orte - Portonaccio.	Squadra di rialzo - Capo conduttore - Controllore viaggiante - Riparto trazione - Deposito combustibili - Deposito locomotive di *Foligno*. Deposito personale viaggiante - Deposito locomotive - Deposito combustibili di *Orte*. Deposito combustibili e Deposito locomotive di *Terni*.
II	49-S	Grosseto (e) - Civitavecchia - Magliana. Palo (e) - Ladispoli. Pontegalera (e) - Fiumicino.	Riparto movimento - Agenzia marittima - Deposito combustibili - Fabbrica di mattonelle - Controllore viaggiante - Deposito locomotive - Squadra di rialzo - Agenzia doganale di *Civitavecchia*.
III	50-S	Borgo S. Donnino (e) - Treviglio (e). Codogno (e) - Cremona (e). Olmeneta - S. Zeno (e).	Riparto movimento - Capo conduttore principale - Deposito locomotive - Squadra rialzo - Deposito combustibili di *Cremona*.

Magazzino stampe di Ancona.

1° Gruppo.

Le somministrazioni del 1°, 2° e 3° quadrimestre vengono effettuate rispettivamente nei mesi di **luglio, novembre** e **marzo**.

Decadi nelle quali viene effettuata la fornitura	Numero degli itinerari dei carri distributori	LINEE E STAZIONI	UFFICI
		che ricevono la fornitura di stampati ed oggetti di cancelleria rispettivamente nelle decadi controindicate	
I	51-S	Termoli (e) - Campobasso - Benevento (e) - Cervaro - Rocchetta S. Antonio (e) Spinazzola.	Riparto movimento - Deposito locomotive - Deposito combustibili - Squadra di rialzo - Controllore viaggiante di *Campobasso*.
II	52-S	Foggia - Cerignola - Ofantino - Barletta - Spinazzola (e) - Gioia del Colle. Foggia (e) - Lucera. " (e) Manfredonia. Ofantino (e) - Margherita di Savoia. Cerignola (e) - Cerignola Città.	Magazzino approvvigionamenti - Deposito combustibili - Circolo ripartizione - Riparto trazione - Deposito locomotive - Officine - Squadra di rialzo Riparto movimento - Riparto Magazzini - Capo conduttore principale - Controllore viaggiante - Riparto telegrafico - Deposito combustibili - Deposito locomotive - Riparto movimento di *Barletta*. Capo Conduttore principale - Controllore viaggiante di *Gioia del Colle*.
III	53-S	Barletta (e) - Bari - Brindisi (e) Taranto (e) - Gioia del Colle (e) Bari (e).	Deposito combustibili Deposito locomotive - Squadra di rialzo - Riparto movimento - Riparto veicoli - Capo conduttore principale e Controllore viaggiante di *Bari*.

2° Gruppo.

Le somministrazioni del 1°, 2° e 3° quadrimestre vengono effettuate rispettivamente nei mesi di ***agosto, dicembre*** e ***aprile.***

Decadi nelle quali viene effettuata la fornitura	Numero degli itinerari dei carri distributori	LINEE E STAZIONI	UFFICI
		che ricevono la fornitura di stampati ed oggetti di cancelleria rispettivamente nelle decadi controindicate	
I	54-S	Pescara - Sulmona - Avezzano - Prenestina.	Circolo ripartizione veicoli - Deposito locomotive - Deposito combustibili - Squadra di rialzo - Riparto trazione - Riparto movimento - Riparto telegrafico - Capo conduttore principale - Controllore viaggiante - Officina accumulatori di *Sulmona*. Capo conduttore principale - Controllore viaggiante - Deposito locomotive e Riparto movimento di *Avezzano*. Deposito locomotive - Deposito combustibili di *Tivoli*. Riparti di movimento - Riparti telegrafici - Deposito locomotive - Deposito combustibili - Squadra di rialzo - Officina telegrafica - Officina lattonieri - Officina gas - Officina accumulatori di *Roma Termini*. Magazzino Approvvigionamenti - Magazzino vestiario - Officina - Deposito combustibili di *Roma-Trastevere*. Deposito combustibili - Deposito locomotive di *Roma S. Lorenzo*.
III	55-S	Sulmona (e) - Carpinone - Isernia - Caianello (e). Carpinone (e) - Guardiaregia. Roccasecca (e) - Avezzano (e).	Deposito combustibili - Controllore viaggiante - Capo conduttore principale - Riparto movimento di *Isernia*.

3° Gruppo.

Le somministrazioni del 1°, 2° e 3° quadrimestre vengono effettuate rispettivamente nei mesi di ***settembre, gennaio*** e ***maggio***.

Decadi nelle quali viene effettuata la fornitura	Numero degli itinerari dei carri distributori	LINEE E STAZIONI	UFFICI
		che ricevono la fornitura di stampati ed oggetti di cancelleria rispettivamente nelle decadi controindicate	
I	56-S	S. Elpidio - Porto d'Ascoli - Giulianova - Foggia (e).	Riparto movimento di *S. Benedetto del Tronto*.
		Porto d'Ascoli (e) - Ascoli Piceno.	Squadra di rialzo - Riparto movimento - Deposito locomotive - Deposito combustibili - Controllore viaggiante - Capo conduttore principale - Riparto telegrafico di *Castellammare Adriatico*.
		Giulianova (e) - Teramo.	
III	57-S	Ancona - Portocivitanova - Fabriano - Urbino.	

4° Gruppo.

Le somministrazioni del 1°, 2° e 3° quadrimestre vengono effettuate rispettivamente nei mesi di ***ottobre, febbraio,*** e ***giugno***.

Decadi nelle quali viene effettuata la fornitura	Numero degli itinerari dei carri distributori	LINEE E STAZIONI	UFFICI
		che ricevono la fornitura di stampati ed oggetti di cancelleria rispettivamente nelle decadi controindicate	
	58-S	Falconara (e) - Fabriano (e) - Foligno (e). Terni (e) - Sulmona (e).	Fabbrica di mattonelle e squadra rialzo di *Falconara*. Deposito locomotive - Deposito combustibili - Riparto movimento - Controllore viaggiante - Capo conduttore principale - Squadra di rialzo di *Fabriano*. Deposito locomotive di *Antrodoco*. Riparto movimento - Controllore viaggiante di *Aquila*.

Magazzino stampe S. Maria C. V.

1° Gruppo.

Le somministrazioni del 1°, 2° e 3° quadrimestre vengono effettuate rispettivamente nei mesi di ***luglio***, ***novembre*** e ***marzo***.

Decadi nelle quali viene effettuata la fornitura	Numero degli itinerari dei carri distributori	LINEE E STAZIONI	UFFICI
		che ricevono la fornitura di stampati ed oggetti di cancelleria rispettivamente nelle decadi controindicate	
I	59-S	S. Maria Capua Vetere - Cassino. Sparanise (e) - Gaeta - Elena.	Controllore viaggiante di *Capua*.
	60-S	Cassino (e) - Segni P. - Velletri - Terracina. Velletri (e) - Civita Lavinia.	
II	61-S	Segni P. (e) - Ciampino. Ciampino (e) - Frascati. Ciampino (e) - Cecchina. Ciampino (e) - Roma Tuscolana. Roma Trastevere - Roma Termini - Roma S. Lorenzo.	Biglietteria militare, 1° Riparto Movimento, Deposito personale viaggiante, Controllori viaggianti e Deposito personale viaggiante di *Roma Termini*.
	62-S	Caserta - Cancello - Torre Annunziata Centrale. Torre Annunziata Centrale (e) - Gragnano. Torre Annunziata Centrale (e) - S. Giovanni Teduccio.	Deposito locomotive e squadra di rialzo di *Torre Annunziata*.
III	63-S	Cancello (e) - Napoli C. (e) - Porta di Massa.	Deposito personale viaggiante - Deposito locomotive - Squadra di rialzo di *Napoli*.
	64-S	Torre Annunziata Centrale (e) - Salerno.	Riparto movimento - Deposito personale viaggiante - Controllori viaggianti - Deposito combustibili - Deposito locomotive - Squadra di rialzo di *Salerno*. Deposito locomotive e posto di verifica *Nocera Inferiore*.

2° Gruppo.

Le somministrazioni del 1°, 2° e 3° quadrimestre vengono effettuate rispettivamente nei mesi di ***agosto, dicembre*** e ***aprile.***

Decadi nelle quali viene effettuata la fornitura	Numero degli itinerari dei carri distributori	LINEE E STAZIONI	UFFICI
		che ricevono la fornitura di stampati ed oggetti di cancelleria rispettivamente nelle decadi controindicate	
I	65-S	Caserta (e) - Benevento - Avellino - Mercato S. Severino. Telese (e) - Telese Bagni.	Riparto movimento - Circolo di ripartizione - Deposito P. V. - Controllore viaggiante - Riparto trazione - Deposito locomotive - Deposito combustibili - Squadra di rialzo di *Benevento*. Riparto movimento - Controllore viaggiante - Deposito personale viaggiante - Deposito locomotive - Deposito combustibili - Posto verifica di *Avellino*.
	66-S	Cancello (e) - Mercato S. Severino (e) - Salerno (e) - Battipaglia - Sicignano - Lagonegro.	Controllore viaggiante di *Eboli* - Deposito dormitorio - Pulitore di *Lagonegro*.
II	67-S	Avellino (e) - Rocchetta S. Antonio - Potenza - Sicignano (e).	Riparto movimento - Deposito locomotive - Deposito combustibili di *Potenza*.
	68-S	Potenza (e) - Metaponto - Taranto.	Deposito combustibile di *Grassano* - Rifornitore di *Ginosa*. Riparto movimento - Deposito personale viaggiante - Controllori viaggianti - Deposito locomotive - Officina - Squadra di rialzo - Magazzino approvvigionamenti e Deposito combustibili di *Taranto*.
III	69-S	Caserta (e) - Napoli Centrale - (Via Aversa).	Riparti di movimenti 1°, 2° e 3°. Biglietteria militare di *Napoli C.*

3° Gruppo.

Le somministrazioni del 1°, 2° e 3° quadrimestre vengono effettuate rispettivamente nei mesi di ***settembre***, ***gennaio*** e ***maggio***.

Decadi nelle quali viene effettuata la fornitura	Numero degli itinerari dei carri distributori	LINEE E STAZIONI	UFFICI
		che ricevono la fornitura di stampati ed oggetti di cancelleria rispettivamente nelle decadi controindicate	
I	70-S	Taranto (e) - Brindisi - Zollino (e) - Gallipoli. Zollino (e) - Otranto.	Riparto movimento - Deposito locomotive - Deposito combustibili - Squadra di rialzo - Deposito P. V. di *Brindisi*. Controllore viaggiante - Deposito locomotive di *Lecce*. Deposito combustibili di *Otranto*. Posto di verifica di *Gallipoli*. Posto di verifica di *Zollino*.
II	71-S	Battipaglia (e) - Paola.	Controllore viaggiante - Riparto Movimento - Deposito locomotive di *Sapri*. Riparto movimento - Riparto telegrafico - Riparto trazione - Deposito combustibili - Squadra di rialzo - Deposito locomotive di *Paola*.
III	72-S	Paola (e) - S. Eufemia - Reggio Calabria.	Deposito locomotive - Deposito combustibili di *S. Eufemia*. Controllore viaggiante di *Nicotera* Verificatore di *Villa San Giovanni*. Deposito P.le V.te - Controllore viaggiante - Riparto movimento - Circolo di ripartizione - Riparto telegrafi - Deposito locomotive - Deposito combustibili - Squadra di rialzo di *Reggio Calabria*.

4° Gruppo.

Le somministrazioni del 1°, 2° e 3° quadrimestre vengono effettuate rispettivamente nei mesi di ***ottobre, febbraio*** e ***giugno.***

Decadi nelle quali viene effettuata la fornitura	Numero degli itinerari dei carri distributori	LINEE E STAZIONI	UFFICI
		che ricevono la fornitura di stampati ed oggetti di cancelleria rispettivamente nelle decadi controindicate	
I	73-S	S. Eufemia B. (e) - Catanzaro M. Reggio Calabria (e).	Riparto movimento - Riparto telegrafico - Deposito locomotive - Squadra di rialzo - Deposito combustibili di *Catanzaro M.* - Controllore viaggiante di *Nicastro.* Controllore viaggiante - Verificatore - Deposito personale viaggiante di *Roccella Jonica.* Rifornitore *Condofuri.*
II	74-S	Metaponto (e) - Sibari - Catanzaro M. (e). Sibari (e) - Pietrafitta.	Deposito locomotive - Deposito combustibili e Posto di verifica di *Sibari* - Deposito locomotive - Riparto movimento - Controllore viaggiante - Deposito locomotive di *Cosenza.* Controllore viaggiante - Circolo di ripartizione - Deposito locomotive - Deposito combustibili di *Cotrone.* Rifornitore di *Cirò.*

Magazzino stampe di Palermo.

1° Gruppo.

Le somministrazioni del 1°, 2° e 3° quadrimestre vengono effettuate rispettivamente nei mesi di ***luglio, novembre*** e ***marzo*** e nella 1ª quindicina.

Numero degli itinerari dei carri distributori	LINEE E STAZIONI	UFFICI
	che ricevono la fornitura di stampati ed oggetti di cancelleria	
75-S	Palermo C. (e) - Termini Imerese - S. Caterina Xirbi - Bicocca - Valsavoia - Caltagirone.	Deposito locomotive e Posto di verifica di *Termini Imerese*, e *S. Caterina Xirbi*.
	S. Caterina Xirbi (e) - Canicatti (e).	Deposito locomotive, Riparto trazione, Riparto movimento, Deposito personale viaggiante, Riparto telegrafico, Circolo di ripartizione di *Caltanissetta*.
	Assoro (e) - Valguarnera.	Deposito locomotive - Posto di verifica e Squadra di rialzo di *Castrogiovanni*.

2° Gruppo.

Le somministrazioni del 1°, 2° e 3° quadrimestre vengono effettuate rispettivamente nei mesi di **agosto, dicembre** e **aprile** e nella 1ª quindicina.

Numero degli itinerari dei carri distributori	LINEE E STAZIONI	UFFICI
	che ricevono la fornitura di stampati ed oggetti di cancelleria	
76-S	Roccapalumba (e) - Aragona Caldare - Porto Empedocle.	Deposito locomotive e Posto di verifica di *Aragona Caldare* e *Canicatti*.
	Aragona Caldare (e) - Canicatti - Licata - Siracusa - Lentini.	Deposito locomotive, Deposito personale viaggiante, Deposito combustibili ed Agenzia marittima di *Porto Empedocle*. Posto di verifica, Deposito locomotive, Deposito personale viaggiante, Deposito combustibili di *Licata*.
	Canicatti (e) - Camastra.	Posto di verifica e Deposito personale viaggiante di *Modica*.
	Porto Empedocle (e) - Siculiana.	Deposito locomotive di *Vittoria*. Deposito personale viaggiante - Riparto Movimento - Agenzia marittima e Deposito combustibili di *Siracusa*.
	Lercara B. (e) - Lercara A.	

3° Gruppo.

Le somministrazioni del 1°, 2° e 3° quadrimestre vengono effettuate rispettivamente nei mesi di **settembre, gennaio** e **maggio** e nella 1ª quindicina.

Numero degli itinerari dei carri distributori	LINEE E STAZIONI	UFFICI
	che ricevono la fornitura di stampati ed oggetti di cancelleria	
77-S	Buonfornello - S. Agata di Militello - Patti - Messina Porto - Messina C. (e) - Catania - Catania P. - Acquicella.	Posto di verifica e Deposito locomotive di *S. Agata*. Deposito locomotive di *Patti*. Deposito locomotive - Riparto Movimento di *Milazzo*. Deposito locomotive di *Rometta*. Sezione lavori, Officine, Squadra di rialzo, Deposito locomotive, Deposito personale viaggiante - Riparto Movimento, Officina elettrica, Circolo di Ripartizione, Ispettorato di Navigazione, Magazzino App., Deposito Combustibili ed Agenzia marittima di *Messina*. Deposito locomotive di *S. Teresa Riva* e *Giardini Taormina*. Sezione lavori, Riparto Movimento, Deposito personale viaggiante, Officina elettrica, Riparto telegrafico, Circolo di ripartizione, Riparto trazione, Squadra di rialzo, Deposito locomotive, Deposito combustibili ed Agenzia marittima di *Catania*. Deposito locomotive di *Acquicella*.

4° Gruppo.

Le somministrazioni del 1° 2° e 3° quadrimestre vengono effettuate rispettivamente nei mesi di ***ottobre, febbraio*** e ***giugno*** e nella 1ª quindicina.

Numero degli itinerari dei carri distributori	LINEE E STAZIONI	UFFICI
	che ricevono la fornitura di stampati ed oggetti di cancelleria	
78 S	Palermo-Lolli - Trapani. Castelvetrano (e) Sciacca. Castelvetrano (e) S. Ninfa.	Magazzino Approvvigionamenti - Deposito combustibili - Officina - Riparto Movimento di *Palermo-Lolli*. Deposito locomotive di *Partinico*. Posto di verifica - Deposito locomotive di *Castelvetrano*. Deposito locomotive di *Marsala* e *Trapani*.

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 193-1914.*

Itinerario N.	Stazione d'origine del carro	Via da seguirsi dal carro	Serve per la distribuzione degli stampati e degli oggetti di cancelleria	Stazione che ritira il carro dalla circolazione
1-S	Torino	—	alle stazioni di Milano P.S. - P.R. - P.V.	Milano P.V.
2-S	id.	—	da Torino P.S. fino Rho (esclusa) e diramazione di Novara verso Arona.	Rho
3-S	id.	Alessandria-Casale	da oltre Valenza fino Vercelli (esclusa) e da oltre Novara fino Varallo S.	Varallo S.
4-S	id.	Milano	da Rogoredo fino Parma.	Parma
5-S	id.	—	da Collegno fino Modane e diramazione di Bussoleno verso Susa.	Modane
6-S	id.	Piedimulera	da oltre Santhià fino Domodossola e diramazioni di Borgomanero verso Novara e verso Arona.	Domodossola
7-S	id.	Alessandria-Novi-Ovada	da Sampierdarena fino Alessandria e diramazione di Ovada verso Acqui e da oltre Alessandria fino S. Giuseppe di Cairo.	S. Giuseppe di Cairo
8-S	id.	—	da oltre Chivasso fino Aosta.	Aosta
9-S	id.	Airasca-Moretta-Saluzzo	da oltre Torino fino Cuneo e diramazioni di Airasca verso Torre Pellice, di Moretta verso Cavallermaggiore, di Saluzzo verso Savigliano e di Busca verso Dronero.	Cuneo
9-Sbis	id.	—	da Torino Smistamento fino Chieri.	Chieri
10-S	id.	—	da Lecco fino Sondrio e diramazione di Colico verso Chiavenna.	Sondrio

Itinerario N.	Stazione d'origine del carro	Via da seguirsi dal carro	Serve per la distribuzione degli stampati e degli oggetti di cancelleria	Stazione che ritira il carro dalla circolazione
11-S	Torino	—	da Milano Lambrate fino Brescia e da oltre Rovato fino Calolzio e diramazioni di Treviglio verso Bergamo e di Palazzolo verso Paratico.	Calolzio
12-S	id.	Milano-Como-Lecco-Usmate	da oltre Milano fino Como e diramazioni di Seregno verso Usmate, di Como verso Chiasso, da oltre Como fino Lecco (esclusa) e da oltre Lecco fino Monza e diramazione di Usmate verso Ponte S. P.	Monza
13-S	id.	Novara-Milano Arona-Beura	da Musocco fino Iselle di Trasquera e diramazione di Gallarate verso Varese.	Domodossola
14-S	id.	—	da oltre Vignale fino Luino e diramazioni di Oleggio verso Arona, di Luino verso Pino e di Laveno verso Gallarate.	Luino
15-S	id.	—	da oltre Alessandria fino Sampierdarena e diramazione di Ronco verso Mignanego.	Sampierdarena
16-S	id.	Alessandria	da oltre Sampierdarena fino Ventimiglia e sua diramazione verso Airole, esclusa Savona.	Ventimiglia
17-S	id.	Alessandria-Piacenza	da oltre Parma fino Spezia e diramazione di Spezia verso Sarzana e da oltre Spezia fino Genova B.	Genova B.
18-S	id.	Alessandria-Mortara	da oltre Trofarello fino Alessandria (esclusa) e diramazione di Asti verso Castagnole. da oltre Alessandria fino Milano P. T. (esclusa) e diramazione di Mortara verso Novara.	Milano P. T.
19-S	id.	Vercelli-Mortara-Pavia	da oltre Vercelli fino Casalpusterlengo (esclusa) ed esclusa Mortara.	Casalpusterlengo

Itinerario N.	Stazione d'origine del carro	Via da seguirsi dal carro	Serve per la distribuzione degli stampati e degli oggetti di cancelleria	Stazione che ritira il carro dalla circolazione
20-S	Torino	—	da oltre Bra fino Cantalupo (esclusa) e diramazioni di Nizza verso Asti e verso Acqui.	Cantalupo
21-S	id.	—	da oltre Trofarello fino Tenda e diramazioni di Cavallermaggiore verso Bra e di Cuneo verso Bastia.	Tenda
22-S	id.	—	da oltre Carmagnola fino Savona (S. Giuseppe esclusa) e diramazione di Ceva verso Ormea.	Savona
23-S	id.	Asti-Chivasso-Casale	da oltre Asti fino Chivasso (esclusa), da oltre Chivasso fino Casale (esclusa) e da oltre Casale fino Asti (esclusa) e diramazione di Casale verso Mortara.	Asti
24-S	id.	Alessandria-Torreberetti-Pavia-Broni	da oltre Torreberetti fino Pavia (esclusa) e da oltre Bressana B. fino Piacenza.	Piacenza
25-S	id.	Alessandria-Tortona-Pavia	da oltre Alessandria fino Rogoredo (escluse Pavia e Rogoredo) e diramazioni di Tortona verso Novi e di Voghera verso Broni.	Rogoredo
26-S	Bologna	—	alle stazioni di Venezia S. L., Venezia S. Basilio e Venezia M.	Venezia
27-S	id.	Vicenza	da Padova fino Schio.	Vicenza
28-S	id.	Mestre-Portogruaro-Casarsa-Conegliano	da oltre Padova fino Mestre (esclusa), da oltre Mestre fino Treviso e diramazioni di Portogruaro verso Motta di L., di S. Vito al Tagliamento verso Motta di L., di Casarsa verso Pinzano, di Treviso verso Motta di L. e verso Montebelluna.	Treviso

Itinerario N.	Stazione d'origine del carro	Via da seguirsi dal carro	Serve per la distribuzione degli stampati e degli oggetti di cancelleria	Stazione che ritira il carro dalla circolazione
29-S	Bologna	Mestre-Treviso Conegliano	da oltre Casarsa fino Pontebba e diramazione di Udine verso Cormons.	Pontebba
30-S	id.	Modena-Mantova	da Verona P. V. fino Ala.	Peri
31-S	id.	Modena-Cittadella-Treviso	da oltre Verona P. V. fino Vicenza (esclusa), da oltre Vicenza fino Treviso (esclusa) e diramazioni di Cittadella verso Campo S. P. e verso Bassano e da oltre Treviso fino Mestre (esclusa).	Treviso
32-S	id.	Campo S P.-Castelfranco V.-Montebelluna	da oltre Padova fino Castelfranco V. (esclusa), da oltre Castelfranco V. fino Calalzo Pieve di Cadore.	Belluno
33-S	id.	Mestre-Castelfranco-Bassano	da Mestre fino Castelfranco V. (esclusa) e da oltre Castelfranco V. fino Primolano.	Primolano
34-S	id.	Piadena	da oltre Bologna fino Parma (esclusa) e da oltre Parma fino Cremona (esclusa).	Cremona
35-S	id.	—	da oltre Bologna fino Pistoia (esclusa).	Pistoia
36-S	id.	Modena-Mantova-Piadena-Brescia	da oltre Modena fino Piadena (esclusa), da oltre Piadena fino Brescia (esclusa), da oltre Brescia fino Verona (esclusa) e diramazioni di Mantova verso Bonferraro e Villafranca V. e di Desenzano verso Desenzano lago.	Verona
37-S	id.	Nogara-Legnago-Monselice	da oltre Bologna fino Monselice e da oltre Monselice fino Rovigo (esclusa), da oltre Rovigo fino Ferrara (esclusa) e diramazione di Monselice verso Abano.	Ferrara

Itinerario N.	Stazione d'origine del carro	Via da seguirsi dal carro	Serve per la distribuzione degli stampati e degli oggetti di cancelleria	Stazione che ritira il carro dalla circolazione
38-S	Bologna	Modena-Mantova	da oltre Dossobuono fino Chioggia, (escluse Cerea e Legnago).	Rovigo
39-S	id.	—	da oltre Bologna fino Falconara e diramazione di Castel Bolognese verso Godo.	Falconara
40-S	id.	—	da oltre Bologna fino Ferrara e da oltre Ferrara fino Rimini (esclusa) e diramazione di Lavezzola verso Lugo (esclusa).	Rimini
41-S	id.	—	da Pistoia fino Firenze S.M.N.	Firenze S.M.N.
42-S	id.	Chiusi-Attigliano	da oltre Faenza fino Firenze C. M. e da oltre Firenze C. M. fino Orte (esclusa) e diramazioni di Borgo S. Lorenzo verso Pontassieve e di Attigliano verso Viterbo.	Orte
43-S	id.	Empoli-Asciano-Montepescali	da oltre Firenze fino Grosseto e diramazione di Asciano verso Chianciano.	Grosseto
44-S	id.	—	da oltre Pistoia fino Sarzana e diramazione di Avenza verso Carrara.	Sarzana
45-S	id.	Pistoia-Lucca	di Pisa e diramazione verso Viareggio.	Pisa C.
46-S	id.	Lucca-Livorno Ardenza	da oltre Lucca fino Pisa (esclusa) e da oltre Pisa fino Livorno e sua diramazione verso Vada.	Livorno
47-S	id.	Firenze-Pisa-Collesalvetti	da oltre Empoli fino Pisa (esclusa) e da oltre Pisa fino Montepescali (esclusa) e diramazioni di Collesalvetti verso Livorno, di Cecina verso Volterra e di Campiglia Mar. verso Piombino.	Montepescali
48-S	id.	Pistoia-Firenze Foligno-Terni	da oltre Terontola fino Portonaccio.	Portonaccio

Itinerario N.	Stazione d'origine del carro	Via da seguirsi dal carro	Serve per la distribuzione degli stampati e degli oggetti di cancelleria	Stazione che ritira il carro dalla circolazione
49-S	Bologna	Pistoia-Pisa Livorno	da oltre Grosseto fino Roma Trastevere (esclusa) e diramazioni di Palo verso Ladispoli e di Pontegalera verso Fiumicino.	Roma T.re
50-S	id.	–	da oltre Borgo S. Donnino fino Treviglio (esclusa) e diramazioni di Olmeneta verso S. Zeno e di Cremona verso Codogno.	Treviglio
51-S	Ancona	Campobasso-Benevento-Cervaro-Rocchetta S. A.	da oltre Termoli fino Spinazzola.	Spinazzola
52-S	id.	Barletta Spinazzola	da oltre Foggia fino Gioia del Colle, esclusa Spinazzola e diramazioni di Cerignola verso Cerignola Città, di Ofantino verso Margherita di Savoia.	Gioia del Colle
53-S	id.	Bari-Brindisi-Taranto Gioia del Colle	da oltre Barletta fino Brindisi (esclusa) e da oltre Taranto fino Bari)esclusa Gioia del Colle).	Bari
54-S	id.	Sulmona-Avezzano	da oltre Pescara fino Prenestina.	Roma
55-S	id.	Pescara-Sulmona-Isernia-Caianello-Roccasecca	da oltre Sulmona fino Caianello (esclusa) e da oltre Roccasecca fino Avezzano (esclusa) e diramazione di Carpinone verso Guardiaregia.	Avezzano
56-S	id.	—	da oltre Porto Civitanova fino Foggia (esclusa) e diramazioni di Porto d'Ascoli verso Ascoli e di Giulianova verso Teramo.	Foggia
57-S	id.	Porto-Civitanova-Albacina	da oltre Ancona fino Fabriano e da oltre Fabriano fino Urbino.	Urbino

Itinerario N.	Stazione d' origine del carro	Via da seguirsi dal carro	Serve per la distribuzione degli stampati e degli oggetti di cancelleria	Stazione che ritira il carro dalla circolazione
58-S	Ancona	Falconara-Foligno-Terni	da oltre Falconara fino Foligno (escluse Fabriano e Foligno) e da oltre Terni fino Sulmona (esclusa).	Sulmona
59-S	S. Maria C.V.	—	da oltre S. Maria C. V. fino Cassino e diramazione di Sparanise verso Gaeta.	Cassino
60-S	id.	Segni P.-Velletri	da oltre Cassino fino Terracina e diramazione di Velletri verso Cecchina.	Terracina
61-S	id.	—	da oltre Segni P. fino Roma Tuscolana e Trastevere e diramazioni di Ciampino verso Frascati e verso Cecchina (compresa).	Roma Trast.
62-S	id.	Cancello-Marigliano	da oltre S. Maria C. V. fino Torre Ann. C. e diramazioni di Torre Ann. C.le verso Gragnano e verso S. Giovanni a Teduccio.	Torre Ann. C.
63-S	id.	Acerra	da oltre Cancello fino Napoli P. M. (esclusa Napoli C.).	Napoli P. M.
64-S	id.	Cancello-Marigliano	da oltre Torre Ann. fino Salerno.	Salerno
65-S	id.	Benevento-Avellino	da oltre Caserta fino Mercato S. Severino.	Mercato S. S.
66-S	id.	Codola Mercato S. S.	da oltre Cancello fino Lagonegro (escluse Mercato S. S. e Salerno).	Lagonegro
67-S	id.	Benevento-Avellino	da oltre Avellino fino Sicignano (esclusa).	Sicignano
68-S	id.	Codola-Mercato S. S.-Salerno	da oltre Potenza fino Taranto.	Taranto
69-S	id.	Aversa	da oltre Caserta fino Napoli C.	Napoli C.
70-S	id.	Cancello-Mercato S. S.-Potenza	da oltre Taranto fino Gallipoli e diramazione di Zollino verso Otranto.	Gallipoli

Itinerario N.	Stazione d'origine del carro	Via da seguirsi dal carro	Serve per la distribuzione degli stampati e degli oggetti di cancelleria	Stazione che ritira il carro dalla circolazione
71-S	S. Maria C.V.	—	da oltre Battipaglia fino Paola	Paola
72-S	id.	—	da oltre Paola fino Reggio C.	Reggio C.
73-S	id.	Catanzaro M.	da oltre S. Eufemia Bif. fino Reggio C. (esclusa).	Reggio C.
74-S	id.	Cancello-Mercato S.S. Battipaglia-Metaponto	da oltre Metaponto fino Catanzaro M. (esclusa) e diramazione di Sibari verso Pietrafitta.	Catanzaro M.
75-S	Palermo	Roccapalumba A.-S. Caterina X. Bicocca	da oltre Palermo fino Caltanissetta e diramazioni di Caltanissetta verso Serradifalco e di Assoro verso Valguarnera e da oltre S. Caterina X. fino Caltagirone.	Caltagirone
76-S	id.	—	da oltre Roccapalumba fino Porto E., da oltre Aragona C. fino Siracusa e fino Lentini e diramazioni di Porto Empedocle verso Siculiana, di Canicattì verso Camastra, di Lercara Bassa verso Lercara Alta.	Lentini
77-S	id.	Messina	da Buonfornello a Catania C.	Catania C.
78-S	id.	—	da Palermo Lolli fino Trapani e diramazioni di Castelvetrano verso S. Ninfa e verso Sciacca.	Trapani

Ordine di Servizio N. 194. (C.).

Campioni di merci.

(Vedi Ordine di Servizio N. 160-1909).

Si è rilevato che molte stazioni inviano al Servizio Commerciale i campioni in quantità insufficiente per l'esame, oppure rapporti, in accompagnamento dei campioni stessi, mancanti delle prescritte indicazioni.

Allo scopo di eliminare tali inconvenienti, che sono causa di ritardo nella trattazione delle vertenze, si apportano alcune modificazioni alle prescrizioni contenute nell'Allegato *D* alle *Norme per il servizio contabile delle gestioni merci* che deve ritenersi abrogato e sostituito dall'unito nuovo Allegato *D*.

Si raccomanda ai Capi Stazione che il prelevamento, la confezione e l'invio dei campioni avvengano sempre nel modo stabilito e che il rapporto che accompagna i campioni medesimi sia compilato secondo le norme prescritte.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Allegato all'Ordine di Servizio N. 194-1914.

Allegato **D**

QUANTITÀ DEI CAMPIONI.

La quantità dei campioni di ogni singola categoria dovrà corrispondere a quella qui appresso indicata:

1. *Cereali, legumi secchi e farine* — g. 500;
2. *Derrate alimentari* — g. 500 (oppure 1 scatola, barattolo o recipiente originale);
3. *Frutta, ortaglie, verdura* — kg. 1;
4. *Acqua, bevande, spirito e vino* — litro 1;
5. *Coloniali e droghe rie* — gr. 100;
6. *Olii vegetali e Materie grasse* — kg. 1;
7. *Materie tessili greggie, filati o tessuti*: Fibre, bozzoli, filati - circa gr. 200 — Telerie, stoffe ecc., circa 1/4 di m² — Oggetti confezionati, maglie, tappeti ecc. - 1 campione (da restituirsi dopo esame);
8. *Semenze, radici, piante, foraggi ed altri prodotti vegetali*: Semi oleosi e cascami - gr. 500 — Farine, panelli e simili - kg. 1;
9. *Prodotti chimici industriali e generi medicinali* — gr. 200;
10. *Generi per tinta e per concia*: Estratti - circa gr. 200 — Cortecce, galle, foglie ecc. - kg. 1;
11. *Mercerie, chincaglierie, profumerie ed oggetti diversi* — 1 esemplare (per ogni tipo principale);
12. *Stampati carta ed oggetti di cancelleria*: Carte cartoni ecc - qualche foglio (almeno 1 per ogni tipo principale) — Oggetti di cancelleria - 1 esemplare (almeno 1 per ogni tipo principale);
13. *Prodotti dell'arte ceramica e vetraria* - 1 esemplare (per ognuno dei tipi principali);

14. *Prodotti animali* - gr. 500 — per le pelli - non meno di dm^2 2;

15. *Minerali metalliferi e metalli greggi*: Minerali e metalli in pezzi - kg. 2 — Profili tondi e quadri ecc. - barre di almeno cm. 20;

16. *Prodotti dell'industria metallurgica*: Minerali, materiali in pezzi, Metalli in barre ecc. - barre di almeno cm. 20 — Oggetti finiti - 1 esemplare per ogni tipo principale;

17. *Macchine e meccanismi* - Schizzi di cataloghi, disegni o meglio fotografie, controfirmate in segno di autenticazione da chi ha esaminato il carico in contesto;

18° *Legnami greggi e lavorati* - Travi tronchi ecc.; 1 pezzo di circa cm. 20 × 5 × 5 (possibilmente colla corteccia) — Tavole, listelli, ecc.; 1 pezzo lungo almeno cm. 20.

19° *Materie bituminose, resinose ed olii minerali* - kg. 1;

20° *Terre ed altri minerali non metalliferi* - g. 200.

21° *Marmi, Pietre ed altri materiali da costruzione* - *Materiali in blocchi* - pezzi di circa dm^3 1 — Materiale in lastre dm^2 2 — Materiale minuto kg. 3;

22° *Combustibili* - kg. 1;

23° *Cascami avanzi e concimi* - g. 500.

NORME PER IL PRELIEVO ED INVIO DEI CAMPIONI.

I due campioni regolamentari, ciascuno nelle quantità sopra indicate, debbono essere prelevati (in contraddittorio colle Ditte interessate ed in mancanza di queste alla presenza di due testimoni) in modo da rappresentare la composizione media della merce in contestazione, ed essere quanto più possibile, identici tra loro.

Se trattasi di materiali:

a) *Solidi o in polvere* si preleverà il campione, possibilmente, da diversi punti del carico, facendone poi un campione medio. Nel caso di solidi è necessario annotarne anche l'appezzatura, la forma, l'aspetto esterno.

b) *Liquidi* - si preleverà il campione dopo agitazione ed accurato rimescolamento. Occorrendo si faranno rotolare i fusti o si capovolgeranno prima del prelievo.

Detti campioni dovranno essere confezionati convenientemente, cioè involti in carta da pacchi per le merci ordinarie solide; in barattoli di vetro o di metallo per le merci grasse, oleose, pastose o simili, ed in adatti recipienti, ben turati ed imballati, per i liquidi.

Importa poi che la carta sia ben pulita, e che i barattoli ed i recipienti siano perfettamente lavati ed asciutti prima di venire adoperati.

Inoltre, per completare il criterio circa il valore commerciale e l'uso delle merci da analizzarsi, è necessario che nel rapporto di accompagnamento dei campioni sia ben specificato il motivo dell'invio, il modo con cui la merce in questione è stata confezionata e presentata per la spedizione, cioè se a vagone completo, alla rinfusa, in casse, in pacchi, in barili in sacchi, in recipienti speciali e di quali dimensioni ecc. indicandone altresì la provenienza e la destinazione, nonchè il nome dello speditore e del destinatario.

Nei casi in cui siasi compilato il verbale d'accertamento abusi, una copia dello stesso deve essere sempre allegata al rapporto.

Come è detto all'art. 37, i campioni devono sempre essere inviati per l'esame al Servizio Commerciale in Roma.

L'invio deve aver luogo a seconda del caso, o come piego raccomandato se trattasi di pacchi, di cassette ecc., di piccole dimensioni o con regolare spedizione in servizio a *grande velocità* se trattasi di colli pesanti o voluminosi.

I colli dovranno poi portare scritto in modo chiaro l'indirizzo « Servizio Commerciale », la qualità della merce ed il riferimento del rapporto, da spedirsi separatamente.

Circolare N. 55. (C.).

Trasporti di barbabietole.

Per opportuna norma si avverte che i trasporti di barbabietole, ammessi alla tariffa locale N. 220, serie A, possono fruire della tariffa stessa anche se diretti alle Distillerie d'alcool, beninteso per le destinazioni in detta tariffa nominate.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 56. (C.).

Irregolarità nella compilazione dei documenti contabili.

Nonostante i richiami che di volta in volta vengono fatti dai Controlli, le stazioni continuano a commettere nella scritturazione dei trasporti e nella compilazione di altri documenti contabili, numerose irregolarità, le più frequenti delle quali consistono:

a) nello scritturare i trasporti in servizio interno sui riassunti del cumulativo e viceversa;

b) nell'imperfetta o non chiara apposizione, sui documenti di trasporto, del timbro a compostore della stazione di partenza, della quale, quindi, non sempre riesce agevole l'identificazione;

c) nella irregolare assegnazione dei numeri di spedizione, numeri che dovrebbero figurare strettamente progressivi, tanto sui documenti di trasporto, quanto sui riassunti, e che invece si trovano di continuo errati, saltuari e duplicati con grave incaglio dei lavori di controllo;

d) nella imperfetta redazione degli estratti statistici (Mod. Ci-458), sui quali, oltre la non esatta indicazione del genere del

trasporto, figura spesso non completo il nome della stazione di partenza, dando luogo così ad equivoci, specie quando si tratti di stazioni *omonime*.

Necessitando che ai gravi inconvenienti sopra accennati sia posto pronto ed efficace rimedio, si richiama nuovamente su di essi l'attenzione dei Capi stazione e dei Capi Gestione e si dispone che gli Ispettori di Riparto, i Controllori del traffico ed i Funzionari addetti alle verifiche contabili, abbiano a procedere, in occasione dei sopraluoghi alle stazioni, a saltuari accertamenti dei registri, dei riassunti, dei documenti di trasporto e degli altri elaborati destinati ai Controlli, denunziando alle competenti Divisioni di Movimento le anormalità constatate e le generalità dei responsabili.

Le dette Divisioni, sulla base dei rapporti pervenuti, dovranno a lor volta applicare, caso per caso, adeguate misure disciplinari verso i manchevoli.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 57. (M. T. L.).

Guasti ai rifornitori.

In caso di guasti ai rifornitori, o quando gli stessi non possono provvedere al normale rifornimento dell'acqua ai treni, la stazione avente il rifornitore guasto, o sprovvisto di acqua o con acqua insufficiente pel normale servizio dei treni, dovrà darne avviso telegrafico alle stazioni capo-tronco limitrofe, alle altre stazioni intermedie del tronco aventi rifornitore, alla Divisione Trazione e Movimento, alla Divisione e Sezione Lavori ed agli Ispettori di Riparto della Trazione e del Movimento.

Le stazioni avvisate, se sono sede di deposito locomotive o di locomotiva di riserva, devono dar copia del telegramma al capo deposito od al macchinista.

I capi deposito o i capi delle stazioni con rifornitore, ricevendo l'avviso suddetto, devono provvedere perchè il proprio rifornitore venga con maggior cura mantenuto provvisto d'acqua per sopperire allo eventuale rifornimento straordinario dei treni.

Le stazioni capo-tronco devono provvedere per l'avviso ai treni interessati, e la stazione di fermata provvista di rifornitore, immediatamente precedente quella che ha il rifornitore guasto, deve accertarsi che il treno sia stato avvisato, provvedendo in caso di omissione.

Quando si preveda che l'inattività del rifornitore possa superare la durata di 10 giorni, le Divisioni Movimento, Lavori e Trazione prenderanno opportuni accordi affinchè il personale di macchina interessato venga informato a mezzo di avviso scritto esposto nei depositi e vengano quindi omesse, dopo avuta conferma dai siti interessati, le prescrizioni scritte ai treni.

Quando il rifornitore riprenderà le sue funzioni normali, dovrà esserne dato analogo avviso telegrafico ed agli stessi indirizzi.

Distribuita agli agenti delle classi 3, 7, 32, 36 *e* 37.

Circolare N. 58. (A.).

Somministrazione e vendita di impermeabili gommati con cappuccio.

Con la Circolare N. 29 si invitavano gli agenti che ancora non avevano fatto richiesta dell'impermeabile gommato con cappuccio, ma che avevano intenzione di richiederlo, di emettere subito le richieste A. 82 in modo che le medesime avessero a pervenire ai Magazzini Vestiario non oltre il 30 aprile scorso.

Non ostante la suddetta Circolare gran parte degli agenti ai quali sono concessi detti impermeabili per disposizione regolamentare (Appendice N. 16 al Regolamento Vestiario) non ne hanno ancora fatto domanda.

Ciò posto, si torna ad invitare tutti gli agenti che ancora non hanno richiesto l'impermeabile gommato, ma che intendono di richiederlo, di sollecitare l'emissione dei relativi buoni A. 82, per richieste regolamentari o per domande di acquisto a seconda degli agenti, in modo che tutti i buoni abbiano a pervenire ai Magazzini Vestiario, pel tramite degli Uffici Superiori dai quali gli agenti dipendono, non oltre il 15 luglio prossimo, essendo necessario che il Servizio Approvvigionamenti abbia subito conoscenza del quantitativo di impermeabili da approvvigionare per la ventura stagione.

Circolare N. 59. (C.).

Spedizioni merci per Bucarest.

Si è rilevato che molte stazioni accettano delle spedizioni sulla cui lettera di vettura figura come destinazione la semplice indicazione di «Bucarest», mentre la città stessa è servita dalle stazioni di Bucarest Nord, Bucarest Filaret e Bucarest Intreposite, ciò che rilevasi dalla pubblicazione «Liste des stations des chemins de fer auxquels s'applique la Convention internationale sur le transport des marcandises par chemins de fer».

Si rivolge pertanto viva raccomandazione alle stazioni di far presente agli speditori, nel loro interesse, che le ferrovie austriache in contatto, per effetto di una disposizione della tariffa diretta austro-ungaro-rumena, sotto il regime della quale possono essere inoltrate anche le spedizioni per la Rumenia, in transito dell'Austria-Ungheria, hanno l'obbligo di respingere ai mittenti quelle che si trovassero nelle condizioni di cui sopra è cenno, avvertendo pure che le spedizioni vincolate alla Dogana di destinazione dovranno essere dirette a Bucarest Intreposite.

Del pari si invitano i transiti di confine interessati a provvedere sempre, con la voluta sollecitudine, affinchè i documenti di trasporto delle spedizioni dalla Francia o dalla Svizzera, eventualmente indirizzate a Bucarest, siano completati con l'indicazione precisa della stazione destinataria.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI

Circolare N. 13v (M. A.).

Somministrazione agli uffici ed alle stazioni degli stampati ed oggetti di cancelleria.

(Vedi Ordine di Servizio N. 363-1913).

In relazione a quanto stabilisce l'Ordine di Servizio N. 363-1913, punto 3, terzo alinea, si comunica il prospetto dei treni coi quali, in base all'orario in vigore, devono essere inoltrati i carri distributori istituiti col su citato Ordine di Servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 10, 11, 14, 15, 18, 21, *ai Controllori del materiale ed al personale addetto alla compilazione dei fogli veicoli.*

Il Direttore Generale

R. BIANCHI

(Orario 1°

Prospetto dei treni d'inoltro dei carri distri

Magazzino

ITINERARIO N	Treno	DA	A	Treno	DA	A	Treno
1-S	5065	Torino P. N.	Milano P. S.	—	—	—	—
2-S	5057	Id.	Rho	—	—	—	—
3-S	5023	Id.	Alessandria	5242	Alessandria	Vercelli	5057
4-S	5065	Id.	Milano P. R.	6019	Milano P. R.	Piacenza	6005
5-S	5022	Id.	Modane	—	—	—	—
6-S	5065	Id.	Santhià	5221	Santhià	Borgomanero	5264
7-S	5023	Id.	Alessandria	5551	Alessandria	S. P. d'Arena	5654
8-S	5065	Id.	Chivasso	5099	Chivasso	Aosta	—
9-S	5107	Id.	Airasca	5111	Airasca	Cuneo	—
9-S bis	5021	Id.	Torino Smistamento	5049	Torino Smistamento	Chieri	—
10-S	5065	Id.	Milano P. S.	5890	Milano P. S	Lecco	5882
11-S	5065	Id.	Brescia	5898	Brescia	Bergamo	5916
12-S	5065	Id.	Milano P. S.	5860	Milano P. S.	Como	5905
13-S	5065	Id.	Milano P. S.	5818	Milano P. S.	Arona	5820
14-S	5065	Id.	Novara	5304	Novara	Luino	—
15-S	5023	Id.	Alessandria	5557	Alessandria	S. P. d'Arena	—
16-S	5023	Id.	Alessandria	5551	Alessandria	S. P. d'Arena	5678
17-S	5023	Id.	Sarzana	5720	Sarzana	Spezia	5706
18-S	5021	Id.	Torino Smistamento	5027	Torino Smistamento	Alessandria	5326

Allegato **A** *alla Circolare N. 13v-1914.*

naggio 1914).

utori stampati ed oggetti di cancelleria

i Torino.

DA	A	*Treno*	DA	A	*Treno*	DA	A
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
Vercelli	Novara	5256	Novara	Varallo S.	-	—	—
Piacenza	Parma	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
Borgomanero	Domodossola	—	—	—	—	—	—
.P. d'Arena	Ovada	2398	Ovada	Alessandria	5205	Alessandria	S. Giuseppe di Cairo
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
Lecco	Sondrio	—	—	—	—	—	—
Bergamo	Calolzio	—	—	—	—	—	—
Como	Lecco	5883	Lecco	Monza	—	—	—
Arona	Domodossola	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
.P. d'Arena	Savona	5680	Savona	Albenga	5680	Albenga	Ventimiglia
Spezia	Chiavari	5726	Chiavari	Genova B.	—	—	—
Alessandria	Milano P. T.	—	—	—	—	—	—

ITINERARIO N.	Treno	DA	A	Treno	DA	A	Treno
19-S	5065	Torino P. N.	Vercelli	5251	Vercelli	Pavia	5981
20-S	5137	Id.	Bra	5186	Bra	Alessandria	—
21-S	5117	Id.	Cuneo	5121	Cuneo	Tenda	—
22-S	5151	Id.	Bastia Mondovì	5143	Bastia Mondovì	Savona	—
23-S	5021	Id.	Asti	5178	Asti	Chivasso	5101
24-S	5021	Id.	Torino Smistamento	5027	Torino Smistamento	Alessandria Smistamento	5348
25-S	5021	Id.	Voghera	5618	Voghera	Rogoredo	—

DA	A	*Treno*	DA	A	*Treno*	DA	A
Pavia	Casalpuster.	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
Chivasso	Casale Monf.	5233	Casale Monf.	Asti	—	—	—
Alessandria Smist.	Pavia Sc.	5801	Pavia Sc.	Stradella	5765	Stradella	Piacenza
—	—	—	—	—	—	—	—

Magazzino

Itinerario N.	Treno	DA	A	Treno	DA	A	Treno
26-S	6158	Bologna	Padova	5065	Padova	Venezia S. L.	—
27-S	6158	Id.	Padova	5942	Padova	Vicenza	2688
28-S	6158	Id.	Padova	5941	Padova	Mestre	6150
29-S	6152	Id.	Padova	5057	Padova	Mestre	6124
30-S	6010	Id.	Modena	6114	Modena	Verona P. V.	6116
31-S	6010	Id.	Modena	6114	Modena	Verona P. V.	5943
32-S	6158	Id.	Padova	6178	Padova	Montebelluna	2734
33-S	6158	Id.	Padova	5065	Padova	Mestre	2644
34-S	6010	Id.	Parma	5970	Parma	Piadena	5985
35-S	6267	Id.	Pistoia	—	—	—	—
36-S	6030	Id.	Modena	6116	Modena	Mantova	5984
37-S	4642	Id.	Nogara	5983	Nogara	Monselice	6159
38-S	6010	Id.	Modena	6114	Modena	Verona P. V.	2671
39-S	6509	Id.	Rimini	6505	Rimini	Falconara	—
40-S	6152	Id.	Ferrara	6401	Ferrara	Rimini	—
41-S	6251	Id.	Pistoia	6257	Pistoia	Firenze C. M.	6400
42-S	6017	Id.	Faenza	6317	Faenza	Firenze C. M.	6011
43-S	6281-6011	Id.	Rifredi	6224	Rifredi	Firenze P. P.	6224
44-S	6259	Id.	Pistoia	6214	Pistoia	Lucca	2976
45-S	6263	Id.	Pistoia	6218	Pistoia	Pisa P. N.	5701
46-S	6267	Id.	Pistoia	6212	Pistoia	Pisa P. N.	5021
47-S	6259	Id.	Pistoia	6011	Pistoia	Rifredi	6224
48-S	6281-6011	Id.	Terontola	6525	Terontola	Foligno	6515
49-S	6269	Id.	Pistoia	6214	Pistoia	Pisa P. N.	5023
50-S	6030	Id.	Borgo S. Donnino	2622	Borgo S. Donnino	Cremona	2616

di Bologna.

DA	A	*Treno*	DA	A	*Treno*	DA	A
—	—	—	—	—	—	—	—
Vicenza	Schio	—	—	—	—	—	—
Mestre	Casarsa	6127	Casarsa	Treviso	—	—	—
Mestre	Treviso	6110	Treviso	Udine	2716	Udine	Pontebba
Verona	Ala	—	—	—	...	—	—
Verona	Vicenza	2695	Vicenza	Treviso	—	—	—
Montebelluna	Belluno	—	—	—	—	—	—
Mestre	Primolano	—	—	—	—	—	—
Piadena	Cremona	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—
Mantova	Piadena	5968	Piadena	Brescia	5057	Brescia	Verona P. V.
Monselice	Ferrara	—	—	—	—	—	—
Verona P.V.	Rovigo	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
Firenze C.M.	Firenze S.M.N.	-	—	—	—	—	—
Firenze C.M.	Orte	—	—	—	—	—	—
Firenze P. P.	Empoli	6305	Empoli	Siena	6301 6297	Siena Asciano	Asciano Grosseto
Lucca	Viareggio	5710	Viareggio	Sarzana	—	—	—
Pisa P. N.	Pisa C.	—	—	—	—	—	—
Pisa P. N.	Livorno C.	—	—	—	—	—	--
Rifredi	Pisa C.	6357	Pisa C.	Cecina	5021	Cecina	Montepescali
Foligno	Orte	6023	Orte	Portonaccio	—	--	--
Pisa P. N.	Roma Trast.	--	—	—	—	—	—
Cremona	Treviglio	—	—	—	—	—	—

Magazzino

ITINERARIO N.	Treno	DA	A	Treno	DA	A	Treno
51-S	6505	Ancona	Termoli	6561	Termoli	Benevento	6502
52-S	6509	Id.	Foggia	6537	Foggia	Barletta	4783
53-S	6509	Id.	Id.	6537	Id.	Bari	6543
54-S	6435	Id.	Castellam. A.	6475	Castellam. A.	Portonaccio	—
55-S	6439	Id.	Id.	6479	Id.	Sulmona	6557
56-S	6505	Id.	Id.	6509	Id.	Foggia	—
57-S	6505	Id.	P. Civitanova	6531	P. Civitanova	Fabriano	6526
58-S	6513	Id.	Terni	6455	Terni	Sulmona	—

di Ancona

DA	A	*Treno*	DA	A	*Treno*	DA	A
Benevento	Foggia	6651	Foggia	Rocchetta S. A.	4773	Rocchetta S. A.	Spinazzola
Barletta	Spinazzola	6545	Spinazzola	Gioia del C.	—	—	—
Bari	Brindisi	6670	Brindisi	Taranto	6632	Taranto	Bari
—	—	—	—	—	—	—	—
Sulmona	Isernia	6559	Isernia	Caianello V.	6592 6572	Caianello V. Roccasecca	Roccasecca Avezzano
—	—	—	—	—	—	—	—
Fabriano	Urbino	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—

Magazzino

Itinerario N.	Treno	DA	A	Treno	DA	A	Treno
59-S	6592	S.Maria C.V.	Cassino	—	—	—	—
60-S	6592	Id.	Id.	6584	Cassino	Segni P.	345
61-S	6584	Id.	Segni P.	6584	Segni P.	Roma T.na	634
62-S	6583	Id.	Cancello	3679	Cancello	Torre A. C.	—
63-S	6583	Id.	Napoli C.	—	—	—	—
64-S	6599	Id.	Cancello	6695	Cancello	Torre A. C.	668
65-S	6599	Id.	Caserta	6502	Caserta	Benevento	664
66-S	6599	Id.	Cancello	6644	Cancello	Mercato S. S.	669
67-S	6583	Id.	Caserta	6506	Caserta	Benevento	6606
68-S	6589	Id.	Battipaglia	6671	Battipaglia	Potenza	667
69-S	6599	Id.	Caserta	6609	Caserta	Napoli C.	—
70-S	6589	Id.	Battipaglia	6671	Battipaglia	Brindisi	6549
71-S	6589	Id.	Id.	6593	Id.	Paola	—
72-S	6589	Id.	Paola	6593	Paola	Reggio Cal. C.	—
73-S	6589	Id.	S. Eufemia B.	6733	S. Eufemia B.	Catanzaro M.	675
74-S	6589	Id.	Battipaglia	6671	Battipaglia	Metaponto	675

S. Maria C. V.

DA	A	*Treno*	DA	A	*Treno*	DA	A
—	—	—	—	—	—	—	—
Segni P.	Velletri	6565	Velletri	Terracina	—	—	—
Roma T.na	Roma T. re	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
Torre A. C.	Salerno	—	—	—	—	—	—
Benevento	Mercato S.S.	—	—	—	—	—	—
Mercato S. S.	Salerno	6593	Salerno	Battipaglia	6671 3713	Battipaglia Sicignano	Sicignano Lagonegro
Benevento	Avellino	6654	Avellino	Rocchetta S.A.	3573 6672	Rocchetta S.A. Potenza	Potenza Sicignano
Potenza	Taranto	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
Brindisi	Lecce	6541	Lecce	Gallipoli	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
Catanzaro M.	Reggio C. C.	—	—	—	—	—	—
Metaponto	Catanz. M.	—	—	—	—	—	—

Magazzino

ITINERARIO N.	*Treno*	DA	A	*Treno*	DA	A	*Treno*
75-S	6880	Palermo C.	S. Caterina X	3931	S. Caterina X	Caltanissetta	3922
76-S	6880	Id.	Rocca Palumba	6969	Rocca Palumba	P. Empedocle	6968
77-S	6826	Id.	S. Agata di M.	6824	S. Agata di M.	Messina C.	6855
78-S	6983	Id.	Palermo Lolli	6981	Palermo Lolli	Trapani	—

i Palermo

DA	A	*Treno*	DA	A	*Treno*	DA	A
Caltanis- setta	S.Caterina X	6876 6913	S.Caterina X Bicocca	Bicocca Caltagirone			
Porto Empedocle	Aragona C.	6944 6926 6930 6906	Aragona C. Canicattì Ragusa Siracusa	Canicattì Ragusa Siracusa Lentini			
Messina C.	Catania C.	—	—	—			
—	—	—	—	—			

Circolare N. 116R (C.).

Esposizione di edilizia in Messina.

Pei viaggi dei partecipanti all'Esposizione sovraindicata è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Golfo Aranci e Civitavecchia agli espositori e giurati provenienti dalla Sardegna.

Gli espositori e giurati saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario, o se provenienti dalla Sardegna, valido per la via mista marittima-ferroviaria.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI E GIURATI.

Andata e *Ritorno*: dal 10 giugno al 31 dicembre 1914

SPEDIZIONI DELLE MERCI ED OGGETTI.

Andata: dal 10 giugno al 15 agosto 1914

Ritorno: dal 15 novembre al 31 dicembre 1914.

Per quanto riguarda l'applicazione della Concessione ai viaggi degli espositori e giurati, valgono le norme di cui alla Circolare N. 100R-1913.

Circolare N. 117R (C.).

Congresso per il regime doganale in Roma.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 20 al 25 giugno 1914

Ritorno: dal 24 al 28 giugno 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

Circolare N. 118R (C.)

V Congresso dell'associazione professionale dei dermatologi italiani in Siena.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno

o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 29 giugno al 2 luglio 1914

Ritorno: dal 1° al 4 luglio 1914.

Per tutto quanto riguarda l' applicazione della Concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI

Roma, 1914 — Tip. Editrice Nazionale — C. 80.

SENTENZA

Appalti. - Decadenza. - Invariabilità di prezzo.

Appalti di opere pubbliche. - Le mancate riserve da parte delle Imprese contro le decisioni dell'Amministrazione appaltante in corso d'esecuzione di lavori, importano la decadenza del diritto di far valere in qualunque tempo le proprie eccezioni sulle divisioni suddette (art. 41 del Capitolato gen. Amministrativo. - I prezzi stabiliti nelle tariffe contrattuali, sono fissi ed invariabili cosicchè non posono essere modificati per oscillazioni verificatesi, durante l'appalto, nel costo della mano d'opera e della materia prima.

SENTENZA DEL COLLEGIO ARBITRALE — Impresa Pompeo Cionfrini c. Ferrovie dello Stato.

FATTO.

La Impresa Pompeo Cionfrini, giusta contratto del 25 novembre 1907 (registrato in Roma, il 29 gennaio 1908, n. 4725, vol. 285, Atti pubblici), assumeva in appalto i lavori per l'impianto del secondo binario del tronco di ferrovia da Ventimiglia al confine francese (1° lotto), compreso fra i chilometri 147 + 43.80 e 148 + 415.48.

L'importo di questi lavori venne previsto nella somma di lire 850,000, ed il ribasso offerto fu di 12.55 per cento.

L'appaltatore si obbligò di eeguire tutte le opere in conformità de' documenti formanti parte integrale del contratto, e specialmente dei disegni allegati, del capitolato speciale, de' capitolati generali amministrativo e tecnico e della tariffa dei prezzi.

La consegna dei lavori ebbe luogo nel 18 febbraio 1908, ed essi vennero espletati nel tempo determinato dal contratto.

Assume, intanto, la Impresa, che, durante la costruzione delle opere, ebbe a constatare che diverse furono le condizioni della loro esecuzione, vuoi per difficoltà e soggezioni ch non erano state e non potevano essere previste, vuoi perchè si rilevarono difformi dalle condizioni locali i prezzi fissati della mano d'opera, vuoi infine perchè la Direzione dei lavori, da una parte, impose l'impiego di materiali per qualità e quantità non previste e dall'altra ebbe esigenze eccessive nelle modalità di esecuzione.

Per questo, la Impresa fece varie domande di compensi e di indennizzazione; domande non accolte nè dall'Amministrazione appaltante, nè dal collaudatore.

Ed allora fu costretta, nel 31 luglio 1921, richiedere che su di esse si pronunciasse il Collegio degli Arbitri; e formulava all'uopo tredici quesiti, i quali (insieme con le relative conclusioni delle parti), pr evitare oziose ripetizioni, saranno in seguito trascritti o riassunti.

Intanto, il Collegio costituivasi nella seduta del dì 8 febbraio 1913 e sentiva in contradditorio le parti nell'altra seduta del 3 luglio 1913, nella quale veniva tra l'altro preso atto della proroga accordata per la pronunzia del lodo fino a tutto il 31 dicembre 1913.

Infine, il Collegio stesso, presa cognizione delle varie memorie a stampa e dei documenti esibiti, ritiene che la causa sia matura per la decisione.

DIRITTO.

Primo Quesito.

Il primo quesito è così formulato:

Se competa all'Impresa Cionfrini Pompeo in più del prezzo accreditatole in contabilità il compenso netto di lire 3.48 al metro cubo della muratura di pietrame per la pietra calcare impiegatari e non prevista in Capitolato, o quale compenso le spetti per detto titolo.

L'Amministrazione, all'uopo, solleva una eccezione pregiudiziale di decadenza della presente domanda, dappoichè la relativa riserva sarebbe stata formulata con ritardo, cioè soltanto all'atto

della firma dei computi metrici e della situazione definitiva; e su questo estremo di fatto le parti sono di accordo.

Ora, il Collegio osserva che delle controversie, delle domande e delle riserve dell'appaltatore si occupa specialmente l'articolo 41 del capitolato generale amministrativo di appalto delle Ferrovie dello Stato, il quale dispone che, quando sorgano contestazioni di qualsiasi natura fra l'ingegnere dirigente e l'appaltatore, la relativa domanda, « *sotto pena di decadenza*, deve essere presentata non oltre i cinque giorni da quello in cui il fatto o la circostanza che dà motivo alla domanda stessa si siano verificati ».

L'articolo in parola poi, dopo avere stabilito la procedura da eguirsi nel caso di ricorso dello appaltatore avverso la decisione dell'ingegnere dirigente sancisce una seconda decadenza. Dispone, infatti, che le riserve dell'appaltatore devono essere bene specificate e determinate in tutti i loro particolari anche nelle cifre dei compensi e quindi notificate a mezzo di ufficiale giudiziario, nel termine di 15 giorni dalla decisione del Direttore Generale, « senza « di che — conchiude la disposizione — l'appaltatore decade dal « diritto di far valere in qualunque tempo le proprie eccezioni « sulle decisioni suddette ».

La lettera, per altro chiarissima di questa dispoizione, è in perfetta armonia con la *mens* che la ispirò. Questa norma regolamentare, invero, trasformata in patto contrattuale, regolando determinati reciproci interessi dei contraenti, ha stabilito alcuni termini ed alcune forme, dentro i quali le riserve debbono essere presentate e sviluppate, ciò allo scopo precipuo di evitare sorprese od aggravi all'Amministrazione.

Contro questa norma-patto non è consentito insorgere da quelle parti medesime che l'hanno accettata.

Nè varrebbe invocare, in contrario, come pur sostiene la Impresa, l'art. 26 dello stesso capitolato generale amministrativo, e cioè ch'essa ben poteva formulare la riserva in questione all'atto della firma dei computi metrici e della situazione definitiva. È arbitrario sostenere che tutte indistintamente le riserve e domande possono essere iscritte all'atto della firma de' documenti suddetti: invece solo quelle riguardanti contestazioni concernenti le quantità di lavori eseguite, come chiaramente risulta dall'intestazione dell'articolo in questione così formulata: « Computi metrici e riserve dell'appaltatore su' medesimi ».

Aggiungasi che per l'art. 36 del citato capitolato, l'Amministrazione è obbligata a fare all'Impresa dei pagamenti in acconto; e, all'uopo, come basi dei mandati relativi, sono compilate le cosidette situazioni provvisorie le quali sono comunicate in copia all'appaltatore.

Con questo documento, la Impresa ebbe legale notizia e della quantità della muratura di pietrame e del prezzo con cui venivano valutate. Avrebbe potuto allora la Impresa fare la riserva, e chiedere un compenso; riserva che doveva poi essere sviluppata secondo i termini e le modalità stabilite dal successivo art. 41, il quale comprende ogni genere di contestazione, e quindi anche quella de' computi metrici. A questo modo, gli art. 26 e 41 sono cordinati fra loro ed hanno quindi un significato logico e giuridico.

La Impresa crede infine che, nella specie, non si tratti di *divergenza* con la direzione de' lavori, (frase testualmente usata dall'art. 41 su citato), ma invece di domanda avente origine da previsioni « incomplete e difettose dell' Amministrazione con-
« traente, che si tramutano in errori vizianti il consenso al con-
« tratto o danno luogo ad opere extra contrattuali ».

Neanche ciò è esatto: la domanda in parola si riferisce ad una determinata violazione del contratto, e cioè sta nel vedere se sia stata vincolata la attività industriale dell'appaltatore obbligandolo ad usare unicamente pietra calcare, mentre avrebbe potuto servirsi dell'arenaria. E questa lagnanza la Impresa presentò non fra i cinque giorni, in cui il fatto che diede motivo alla domanda ebbe a verificarsi, ma molto più tardi, come si è già superiormente notato.

Il Collegio, quindi, a prescindere che la domanda in questione in fatto non sarebbe sorretta da prova qualsiasi, non crede prenderla in considerazione alcuna perchè tardivamente proposta.

SECONDO QUESITO.

Se spetti all'Impresa in aumento come sopra il compenso netto da ribasso di lire 17,67 al metro cubo per i metri cubi 585 di pietra da taglio impiegata in più della quantità prevista o quale altro compenso le spetti.

Quarto Quesito.

Se competa all'Impresa stessa il compenso netto di lire 4.84 al metro cubo di muratura, o quale diverso *compenso, per variazioni ordinate nelle modalità di esecuzione dell'opera di sopraelevazione del Ponte sul Roja.*

La trattazione di questi due quesiti può farsi contemporaneamente, una volta che vantano la stessa causa e sono anche soggetti alle stesse eccezioni.

Invero, l'Amministrazione ferroviaria ripete per essi la eccezione di decadenza per essere state presentate tardivamente le relative riserve, e cioè nel 20 maggio 1911, data della firma dei computi metrici e della situazione definitiva.

Ed il Collegio crede fondata questa eccezione, per le stesse ragioni dette nel primo quesito, le quali, per evitare oziose ripetizioni, si intendono qui trascritte.

In ogni modo, per abbandonare, il Collegio ritiene altresì che, anche nel merito, non potrebbero essere accolti.

La Impresa, invero, con il primo quesito domanda un compenso per la pietra da taglio: dappoichè la quantità effettivamente impiegata fu molto maggiore di quella esigua prevista in progetto; e ciò in seguito alle modificazioni apportate dall'autorità appaltante nelle strutture del ponte sul Roja.

L'Impresa dilucidando meglio il IV quesito con la 1ª memoria e come già aveva osservato nel memoriale del 20 maggio 1911 diretto al Collaudatore, afferma che, secondo il progetto, l'opera di sopraelevazione del ponte sul Roja avrebbe dovuto eseguirsi in calcestruzzo di cemento, mentre la Direzione ordinò in pietra da taglio il fascione, in pietrelle i timpani, in mattoni i voltini ed in pietrame grosso i rinfianchi.

Venne così a mutare parzialmente l'oggetto dell'appalto con perdita del beneficio che l'Impresa aveva creduto di poter ritrarre dalla costruzione di calcestruzzo, beneficio che ammontava a lire 4,84 per metro cubo.

L'Amministrazione non nega i fatti lamentati dall'Impresa con i due quesiti in esame, ma sostiene che essi furono conseguenza legittima di una libera contrattazione delle parti.

Su questo punto, sta il fatto che l'Impresa con lettera del 2 agosto 1909, proponeva allo scopo di ultimare il ponte sul Roja prima del tempo tabilito dal contratto, di eseguire i muri di timpano superiori all'estradosso de' volti del ponte stesso, anzichè in calcestruzzo di cemento, in muratura di pietrame con paramento a corsi regolari.

All'uopo non chiedeva nella lettera in parola aumenti di prezzo, ma unicamente richiamava i prezzi di tariffa della muratura ordinaria e del paramento (numeri 72 e 76).

Sì che la iniziativa per questa sostituzione di struttura fu presa dalla Ditta.

L'Amministrazione, con ordine di servizio del dì 8 agosto detto anno, credette subordinare la concessione alla rinunzia di qualsiasi compenso da parte dell'appaltatore; e, all'uopo, così testualmente scriveva:

« Occorre anzitutto che la S. V. mi dichiari che detta sostitu-
« zione di strutture, la quale verrebbe ammessa al solo scopo di
« rendere più agevole il lavoro, non verrà mai dalla S. V. addotta
« quale *motivo o pretesto* per domanda di compensi ».

Questa condizione fu accettata dall'Impresa con lettera del 12 agosto 1909.

Ed allora l'aumento del volume della pietra da taglio adoperata (aumento che, secondo l'Amministrazione, ammonta a soli metri cubi 164,76 e in ciò non è stata contradetta) è dipeso unicamente da una spontanea iniziativa della Ditta appaltatrice, la quale poi dette luogo ad uno scambio di vedute fra le parti, e la cosa finì in questi termini:

L'Amministrazione assentì alla sostituzione di struttura, e la Ditta appaltatrice dichiarò, con la lettera del 12 agosto 1909, che non avrebbe « avanzata richiesta di compensi per quanto ri-
« guarda la domandata sostituzione di struttura dei muri di tim-
« pano superiormente all'estradosso dei volti del ponte sul Roja ».

Ciò posto, l'Impresa non può ora insorgere contro una libera, spontanea contrattazione, avvenuta con il suo pieno consenso, stante che i contratti legalmente formati hanno forza di legge fra le parti.

E qualunque prova testimoniale per dimostrare il contrario, come pur chiede l'Impresa, non sarebbe ammissibile, poichè starebbe contro il contenuto di un atto scritto.

La Impresa, col quarto quesito ch'è in parte una ripetizione del secondo, chiede un compenso pel fascione, per i timpani, per i voltini e per i rinfianchi, costruiti non secondo le previsioni contrattuali. È ovvio, però, osservare che tali volute modificazioni contrattuali sono o una conseguenza necessaria del chiesto e consentito cambiamento di struttura nelle opere di sopraelevazione del ponte, o pure possono considerarsi come una variazione ai lavori, consentita alla autorità appaltante, nei limiti stabiliti dagli articoli 14 e 15 del capitolato generale di appalto, come per altro è avvenuto.

Sì che, le presenti domande, da qualunque lato vogliansi guardare, debbono essere respinte.

Terzo Quesito.

Se all'Impresa Cionfrini sia dovuto un compenso di L. 4,86 al metro cubo, netto dal ribasso d'asta, o quale altro compenso, su tutta la muratura eseguita in mattoni.

Considerato che questa domanda presentata tardivamente e cioè alla data della firma dei computi metrici, per le ragioni dette nella discussione del 1° quesito e che in questo punto si intendono alla lettera ripetute, è anch'essa colpita da decadenza perchè presentata tardivamente.

In ogni modo anche in merito la pretesa della Ditta appaltatrice non ha fondamento. Essa, invero, si lagna che, nella costruzione delle murature in mattoni, incontrò una spesa maggiore della prevista, perchè dovette acquistare i mattoni non nell'unica modesta fornace di Ventimiglia (la produzione della quale era stata impegnata da altre ditte costruttrici), ma invece nelle lontane fornaci di Albenga.

All'uopo è a rilevarsi che, nel contratto, non era stabilita la provenienza dei mattoni. Nè risulta in alcuna maniera provato, come pur pretende l'Impresa, che il progettista abbia stabilito il prezzo della muratura eseguita in mattoni, supponendo che la provvista di questo materiale dovesse farsi sul luogo. Sì che, il

fatto lamentato rientra in quell'alea contrattuale, che accompagna ogni contratto di appalto, e che, per il principio della invariabilità dei prezzi, non può apportare aumento o diminuzione di essi.

QUINTO QUESITO.

Se nella somma netta complessiva di L. 13.500, *o in quale altra, competa all'Impresa una indennità per il lavoro straordinario e di notte occorso nella costruzione dei volti di detto ponte.*

Anche questa domanda dovrebbe essere colpita, secondo la richiesta dall' Amministrazione, dalla eccezione di decadenza, perchè tardivamente proposta. Però, il Collegio non crede sia il caso di accogliere la eccezione. Nella specie, per concorde confessione delle parti, il lavoro notturno ebbe luogo: solamente si disputa se fu ordinato o semplicemente consentito dall'Amministrazione. Ma, ordinato o consentito, il lavoro notturno ebbe luogo; ed allora il Collegio per le ragioni che si diranno in seguito, ritiene che un compenso evidentemente sia dovuto, e ritiene ancora che si tratti di omissione di contabilità.

La necessità della domanda di indennizzazione, e quindi del susseguente procedimento amministrativo, e della riserva se del caso, data la specialità del caso non era necessaria.

L'art. 41 del Capitolato generale amministrativo ha stabilito forme e termini, sotto pena di decadenza, ma a garanzia dell'Amministrazione. Però, se la contestazione sorge tardi non per malizia dell'appaltatore; se ,trattandosi di omessa contabilità, la negligenza debba attribuirsi ad entrambe le parti, l'art. 41 è evidentemente inapplicabile al caso in esame.

Decisa la eccezione preliminare, agevole è la decisione in merito del quesito in esame.

L'Impresa, nella prima memoria, spiegando meglio il quesito, chiede L. 7500 per il maggior costo dei salarii per il lavoro notturno, e L. 6000 per perdita di materiali.

Per quanto riguarda la prima parte del quesito, è da osservare che, allo scopo di facilitare la presa della malta di cemento nella costruzione dei volti del ponte sul Roja, il lavoro seguì senza interruzione, di giorno e di notte. Il fatto è vero per confessione

delle parti; e dato questo elemento inconcusso di fatto, sarebbe fuor d'opera voler indagare se avvenne per ordine dell'Amministrazione, come sostiene l'Impresa, o se l'Amministrazione solamente consentì, come essa afferma. Invece, per il buon esito della costruzione dei volti, il lavoro notturno fu una necessità tecnica, un vantaggio altresì dell'Amministrazione appaltante. Trattandosi di porre in opera un impasto fatto di cemento, era indispensabile, per l'omogeneità della presa, che l'operazione non avvenisse ad intermittenze. Ed allora è giusto che il lavoro notturno venga compensato.

Se non che, l'Amministrazione osserva che l'art. 35 del Capitolato generale amministrativo fa obbligo all'appaltatore di eseguire il lavoro notturno che gli viene ordinato, senza stabilire alcun compenso per il maggiore onere che glie ne possa derivare in confronto del lavoro diurno. Ma è ovvio osservare che la disposizione in parola non dice punto che il lavoro notturno non debba essere compensato.

Si tratta, quindi, di un lavoro che non trova un prezzo esplicito in tariffa. E sarebbe contro giustizia ed equità se, per avventura, si volesse accettare il principio sostenuto dall'Amministrazione, e cioè che il silenzio della tariffa in relazione al principio della invariabilità dei prezzi, deve interpretarsi in senso contrario alla legittimità di ogni richiesta di maggior compenso. All'uopo basta ricordare l'art. 82 del Capitolato generale tecnico, ove è detto che i prezzi stabiliti nella tariffa, diminuiti del ribasso di asta, serviranno anche di base per la formazione di nuovi prezzi pel caso che si dovessero eseguire dei lavori non contemplati nella tariffa, per dimostrare che infondata è l'osservazione dell'Amministrazione.

Passando alla formazione del prezzo, il Collegio osserva che non possa essere accolto il criterio analogo proposto dalla Amministrazione, e cioè di accordare nel caso in esame un aumento del 20 per cento sui prezzi contrattuali della mano d'opera, in relazione a quanto dispone il capitolo primo, paragrafo I, della tariffa dei prezzi per i lavori in economia da eseguirsi durante la notte con mano d'opera fornita dalla Impresa.

Invero sta il fatto che il contratto stabilisce che per il lavoro in economia i prezzi delle mercedi operaie debbansi aumentare

dei 20 %, ma è chiaro che in questo caso il minor rendimento della mano d'opera durante il lavoro notturno ricade a carico dell'Amministrazione appaltante. — Invece, nei lavori a misura eseguiti di notte tempo, corrispondendo solo il 20 % di aumento sulle mercedi degli operai adibitivi, si viene a compensare alla Impresa solo degli aumenti di prezzo che essa deve corrispondere ai suoi operai, ma nessuna indennizzazione le si viene a corrispondere per la minor produzione degli operai. — Per tale motivo, il Collegio ritiene che alla Impresa debba essere compensato l'uno e l'altro danno subito, e stabilisce perciò il compenso ad essa spettante nella misura del 50 anzi che del 20 %.

Secondo afferma l'Amministrazione, non contraddetta su questo punto dalla Impresa, la mano di opera impiegata durante la notte ammonta in complesso a lire 5206,42. Quindi, il compenso lordo dovuto alla Impresa è di lire 260.326. — Depurata detta cifra dal ribasso di asta contrattuale del 12,55 per cento, la somma netta da attribuirsi alla Impresa risulta di lire 227,651.

Anche la seconda parte del quesito, per quanto esagerata la somma richiesta dalla Impresa di lire 6000, è da ammettersi in massima, dappoichè l'esperienza dimostra che, nel lavoro di notte vi è perdita maggiore di materiale in confronto del lavoro che si fa di giorno. — La luce imperfetta e la maggiore stanchezza degli operai sono le cause del fenomeno. — Il Collegio, quindi, valutata ogni circostanza e massime la entità del lavoro eseguito di notte, in mancanza di prova certa non data dalle parti in via discrezionale crede accordare alla Impresa un compenso netto di lire 1000.

Sì che, il compenso netto, nel complesso, che il Collegio accorda alla Impresa per il presente quesito è di lire 337,651.

Sesto Quesito.

Se le spetti un compenso nella somma di lire 8006 da ribasso, o in quale diversa somma, per aver dovuto nell'armatura dei volti suddetti adottare il sistema delle centine a stilate.

Considerato che la presente domanda si fonda sulla riserva della Impresa, legalmente presentata, e con la quale lagnavasi che la quota della massima magra del Roja fosse stata di metri 3.31,

anzi che di 2.50 secondo la indicazione risultante dai disegni allegati al contratto. — Questo errore di previsione contrattuale costrinse la Impresa a dadottare il sistema delle centine a stilate, anzi che libere; e quindi, essa chiedeva un compenso per il maggior costo delle armature. — Aggiunge la Impresa che lo stesso diritto gli era stato riconosciuto dalla Amministrazione appaltante per le maggiori fondazioni occorse dalla quota di effettiva massima magra a quella di progetto.

L'Amministrazione oppone a questa richiesta le seguenti considerazioni: 1° - La Impresa non doveva fare alcun assegnamento sulla quota di massima magra, trattandosi di fatto eccezionale; 2° - i progetti delle armature dovevano essere approvati dalla Direzione dei lavori, la quale poteva apportare anche delle modificazioni (articolo 30 del capitolato generale tecnico); 3° - la Impresa fu compesata con i prezzi di tariffa stabiliti dal n. 79, e quindi nulla altro può pretendere; 4° - le centine a stilate sono meno costose di quelle libere.

Ciò premesso, innanzi tutto è da osservare che nel contratto non era previsto il tipo di armatura. Questo venne proposto dalla Impresa, e poi fu modificato dalla Direzione dei lavori, la quale, fra l'altro, ingiunse alla Impresa di costruire a monte opportuni rostri in legname, indipendenti dalle stilate, per difendere dall'urto delle piene le armature.

Ora, è indubitato che la massima magra fissata nei disegni del ponte sul fiume Roja fu di metri 2,50. È indubitato altresì che, nel verbale di convenzione dell'8 dicembre 1908, col quale fu stabilito il prezzo suppletorio per la esecuzione con cassoni ad aria compressa nella parte degli scavi delle pile e delle spalle del detto ponte eseguiti superiormente al piano della risega, per confessione di entrambe le parti, risulta che dallo inizio dei lavori non ebbe mai a verificarsi la massima magra segnata in progetto.

E per questo, d'accordo, fu fissato dalle parti stesse un nuovo prezzo.

Se ciò è vero, può con esattezza e giustizia ritenersi che la economia di tutto il progetto del ponte, e quindi anche dei vari prezzi, si fondava sulla considerazione che la quota di massima magra del fiume dovesse essere di metri 2,50 e che l'Amministrazione ferroviaria, di altro canto con il verbale suddetto del 18 dicembre 1908,

convenne che, a causa del pelo dell'acqua che si mantenne superiore a quello previsto, dovesse darsi alla Ditta un compenso per le fondazioni pneumatiche.

Da ciò appare chiaro che se la massima magra non ebbe mai a verificarsi nella quota stabilita durante tutto il lavoro, la previsione contrattuale non fu esatta; e quindi se il fatto arrecò danno, deve essere indennizzato.

Al riguardo, appare eccessiva l'osservazione dell'Amministrazione che l'Impresa non doveva fare assegnamento sul fatto eccezionale della massima magra, una volta che essa risultava dai disegni, ed una volta che essa fu la causa di dover apportare modificazioni a' prezzi stabiliti per la costruzione delle pile e delle spalle del ponte.

L'articolo 30 del Capitolato generale tecnico stabilisce che i volti dovevano essere costruiti su « solide armature ».

Il progetto non stabilisce quale sistema di centina dovesse adottarsi.

Però, trattandosi di volti di grande ampiezza, tecnicamente era a preferirsi il sistema delle centine a stilate, progettato dalla stessa Impresa e modificato dall'Amministrazione.

In ogni caso, può affermarsi che, date le modalità di fatto, la centina libera costava, su per giù, quanto la centina a stilate.

Ciò detto, la questione del compenso delle centine può così formularsi: dato che la quota di magra stabilita in progetto non venne mai raggiunta e se il pelo dell'acqua si mantenne circa un metro superiore a quello previsto, certamente la costruzione delle centine a stilate avvenne in conidizioni diverse da quelle previste.

Questa maggiore soggezione di lavoro, la quale in verità sarebbe avvenuta per qualunque sistema di centina, si verificò appunto per la discordanza fra le previsioni e la realtà della esecuzione; e quindi è giusta la richiesta della Impresa ad ottenere un adeguato compenso.

E se è vero — come osserva l'Amministrazione — che il prezzo di tariffa stabilito nel N. 79 in relazione all'articolo 82 del Capitolato generale tecnico debba comprendere ogni provvista e lavorazione di legname e di ferramenta, formazione e posizione in opera dell'armatura e delle opere provvisionali ecc., — è pur vero che il prezzo era stato formato dal progettista, tenuto presente

quella massima magra non mai avuta in tutto il lavoro. Ed allora, la previsione mancata ha prodotto quella maggiore soggezione, di cui sopra si è discorso, e che va compensata.

Il Collegio, quindi, ponderata ogni circostanza, crede giusto valutare questa maggiore soggezione a lire 2.50 al metro quadrato da aggiungersi al prezzo di lire 18, previsto dal citato n. 79 di tariffa, e già pagato allo imprenditore. E siccome dalla situazione definitiva dei lavori risulta che il lavoro delle centine in questione fu di metri quadrati 2025,52, — così il compenso da attribuirsi alla Impresa è rappresentato da questa formula:

$$2025,50 \times 2.50 = 5063,80.$$

Questa cifra, depurata poi dal ribasso d'asta, si riduce definitivamente in lire 4428,29.

Settimo quesito.

Se competa alla Impresa un indennizzo netto rispettivamente di lire 3900 *per la inazione impostale dalla maggior quota verificatasi in massima magra, e di lire* 4000 *per le opere di ornamentazione tardivamente ordinate o quale altro compenso.*

Il quesito in esame può ben dividersi in due parti.

Con la prima, la Impresa sostiene che la quota del pelo di acqua del Roja, durante i mesi di marzo e di aprile 1909, si mantenne di molto superiore a quella indicata nel progetto tecnico; e quindi non le fu possibile la *infilagnatura* delle teste dei pali, di sostegno alle candele delle armature dei volti.

Aggiunge che, non essendo in sua facoltà di modificare le modalità di esecuzione che avrebbero alterato il progetto, rimase inoperosa con gli operai per giorni 26, cioè dal 22 marzo al 17 aprile, incorrendo così in una perdita di lire 3900.

L'Amministrazione, su questa richiesta, osserva:

1° Nel tipo di progetto non era fissata la quota della testa dei pali, e perciò era in facoltà della Impresa tenerla più alta.

2° La testa delle *filagne*, trovandosi a metri 3.95 ed il pelo dell'acqua normalmente a metri 3.50, e per lo scioglimento delle

nevi nella primavera a metri 3.80, con piccoli spostamenti del corso di acqua o con l'uso di passerelle di tavole, la *infilagnatura* si sarebbe potuta fare senza sospensione di lavoro.

3° Nel periodo indicato, se la Impresa non potè *infilagnare* le teste dei pali infissi, continuò nella battitura di quelli ancora da piantare, procedendo così nel lavoro senza perdita di tempo o sospensioni dannose.

Ciò detto, non ha fondamento la prima eccezione dell'Amministrazione appaltante.

Non è esatto invero che non fosse indicata la quota della testa dei pali: invece, dall'esame dei disegni di progetto in iscala, risulta segnata a metri 3.50. E per evitare maggiore consumo di legname, tenuta presente la quota di magra fissata in progetto a metri 2.50, la Impresa non era tenuta a collocare la testa dei pali a tale altezza, da poter *infilagnare* con qualsiasi livello dell'acqua; altrimenti molto più onerosa del previsto sarebbe stata per lei la costruzione delle armature dei volti.

D'altro canto, ben dice la Impresa che non era in sua facoltà di variare il progetto delle centine prescrittole dall'Amministrazione in sostituzione di quello da essa proposto.

Non appare neppure fondata la seconda eccezione.

Afferma l'Amministrazione che il pelo dell'acqua, per lo scioglimento delle nevi, nella primavera dell'anno precedente, salì a metri 3.80, mentre la testa dei pali trovavasi a metri 3.95. La Impresa, però, doveva ragionevolmente pensare che la piena discendesse, una volta che la massima magra era segnata a metri 2.50, e così poter *infilagnare* con più agio, con minori opere provvisorie, e quindi con minore spesa.

La stessa sorte merita la terza eccezione.

Senza dubbio, la così detta infilagnatura e la battitura de' pali da piantare sono lavori diversi richiedenti apprestamenti diversi.

Nella *battitura* è l'opera del falegname, perchè il lavoro più grave ed assorbente è fatto da' manuali.

L'inverso succede per la *infilagnatura*: questo lavoro richiede il concorso di operai carpentieri e falegnami.

Quindi, la osservazione fatta dalla Amministrazione che la Impresa adibì gli operai ne' lavori di battitura de' pali non ha serio fondamento. E solo si può ammettere che tali operai potettero parzialmente essere utilizzati in altri lavori.

Le parti sono di accordo sulla inazione, salvo lieve differenza quanto al numero delle giornate.

Sì che, si può con sicurezza conchiudere che la sospensione dei lavori di infilagnatura fu specialmente cagionata dalla discordanza esistente fra la vera quota di massima magra del fiume e quella segnata ne' disegni allegati al contratto di appalto.

Aggiungasi che, tenuto conto della quota indicata ne' disegni per la *palificazione* e del livello dell'acqua raggiunto nella primavera del 1909 le teste dei pali si trovarono quasi sempre coperte dalle acque; e questa circostanza di fatto, da attribuirsi ad erronea previsione del progetto delle centine, in relazione anche alla indicazione della quota di magra, impedì *la infilagnatura* de' pali, e produsse certo un danno alla Impresa; danno che le deve essere risarcito.

La Impresa non ha forniti dati certi al Collegio per poter valutare il compenso chiesto.

Però, calcolata ogni circostanza al riguardo, e specialmente il probabile numero di operai rimasti inoperosi, il prezzo della giornata di tali operai segnato in tariffa a lire 4 al giorno, il fatto che detti operai potettero essere parzialmente utilizzati in altri lavori, il Collegio è venuto nella convinzione di assegnare alla Impresa, per il titolo in esame, un compenso netto da ribasso di asta nella somma di lire 1000.

Considerato che con la seconda parte del quesito, la Impresa assume che, previa sua proposta, allo scopo di sollecitare la costruzione delle armature, e sin dall'inizio de' lavori, la Direzione aveva promesso di diminuire il lavoro di ornamentazione progettato e per i timpani e per la fronte degli archi del ponte sul Roja.

Se non che, la Direzione pretese che tali lavori venissero eseguiti secondo il progetto, e tale incertezza di decisione le apportò un danno di lire 4000 per aver fatto la provvista e la successiva lavorazione del legname con ritardo, rallentando così la sua operosità.

Ora, a parte che in fatto la domanda non appare fondata, essa venne formulata nei termini suddetti, per la prima volta, nell'atto del 3 luglio 1909, notificato dall'Impresa al Direttore Generale delle Ferrovie.

Quindi bisognava rigettarla per non essere stata presentata ne' termini stabiliti e per non esere stata preceduta dal procedimento amministrativo, giusta l'articolo 41 del capitolato generale amministrativo.

Ottavo Quesito.

Se spetti alla Impresa un compenso di lire 14.771,40 *nette, o altro compenso, per la tardiva ordinazione di nuovi pali ed opere relative per le stilate delle centine.*

Su questa domanda, la Impresa sostiene di avere rimesso alla Dirigenza de' lavori due disegni di centine per le armature dei volti del ponte sul Roja; peròò, con ordine di servizio, numero 28, del 29 gennaio 1909, le fu da essa comunicato un disegno diverso di armatura, al quale scrupolosamente si attenne.

Inoltre, con altro ordine di servizio del 22 marzo detto anno, n. 31, dopo ultimata la battitura de' pali per 5 arcate e dopo la demolizione di tutte le opere provisionali, le fu ordinato ancora di battere altri pali stante la poca resistenza del sottosuolo.

Quindi, la Impresa stessa chiedeva il rimborso delle spese dipendenti dalla nuova provvista e infissione de' pali tardivamente ordinatile, un compenso altresì per il ritardo nella esecuzione dei lavori e per la rifazione di tutte le opere provvisorie.

L'Amministrazione ferroviaria, pur ammettendo la ordinazione de' nuovi pali per necessità tecniche per poter fare assegnamento su di una coppia di essi, capaci a sopportare la pressione esercitata da ogni candela dell'armatura, pur convenendo che quando intervenne tale ordine erano già battuti i pali per 5 arcate del ponte, non crede sia dovuto all'Impresa alcuna indennizzazione, essendo stata compensata con i prezzi contrattuali.

Ciò premesso, non sembra al Collegio che fondata sia la doglianza della Impresa.

secondo le errate previsioni di costo del progetto per la mano d'opera dell'appalto, e così nella somma complessiva di lire 86578 o quale altro compenso le sia dovuto per questo titolo.

Anche per questa domanda l'Amministrazione eleva eccezione di decadenza perchè non presentata nei termini voluti dall'articolo 41 del capitolato generale amministrativo. L'Amministrazione al riguardo rileva nella prima memoria che, soltanto nel 14 maggio 1910, e cioè 4 giorni prima della compilazione del verbale di ultimazione dei lavori, la Impresa presentò la domanda di compenso per il maggior costo della mano d'opera.

Però, la eccezione può ben superarsi sulla considerazione che, nella specie, si tratta di un fatto permanente e continuativo, il quale ha fine solamente con l'espletamento de' lavori da constatarsi con relativo verbale; sì che, a rigore, non sarebbe applicabile nella specie l'articolo 41 del capitolato generale amministrativo.

Se non che, la domanda in merito, non ha giuridico fondamento.

L'Impresa, invero, reclama un compenso perchè il prezzo della mano d'opera stabilito in tariffa fu notevolmente inferiore a quello corrente sul luogo del lavoro; e questa differenza deve attribuirsi soltanto ad errore o colpa di chi compilò la tariffa, e tale da invalidare il consenso.

Ora, è da osservarsi che il consenso è certo estremo necessario per la validità di qualsiasi patto contrattuale, ed esso, per quanto riguarda l'avvenire, non può che fondersi col criterio della prevedibilità.

Gli aumenti di prezzo lamentati, infatti, non sono che l'effetto di un fenomeno economico prevedibile, cioè della mutabilità delle condizioni del mercato, sia in rapporto alla mano d'opera, sia in rapporto ai materiali.

Anzi, fra noi, da vario tempo, si assiste allo aumento progressivo delle mercedi degli operai ;e tutto questo un appaltatore valuta e prevede prima della stipulazione del contratto.

Ed allora la lamentanza della Impresa ha contro, da una parte, la libera legale contrattazione e, dall'altra, l'alea contrattuale (elemento che specialmente accompagna i contratti di appalto), ed a questi criterii si riallaccia poi il principio della inva-

riabilità de' prezzi unitari, come si desume chiaramente dagli articoli 13 del capitolato speciale, 82 del capitolato generale tecnico, 326 della legge sui lavori pubblici e 1640 del codice civile.

Concludendo: non si può ammettere, nel caso in esame, il vizio di consenso basato sull'errore. Il nostro legistratore non reputa possa riscontrarsi l'errore di fatto, efficace a viziare il consenso (appunto perchè non cade sopra la sostanza della cosa formante l'oggetto del contratto) nel caso che l'assuntore abbia creduto, contrariamente alla realtà, che i prezzi unitarii stabiliti in tariffa fossero per lui remunerativi.

Sì che, anche questa domanda dev'essere respinta.

Undecimo Quesito.

Se abbia diritto l'Impresa al rimborso della somma di lire 438,14 corrispondente al premio pagato per assicurazione infortunî degli operai sull'ammontare de' lavori eseguiti in economia dalla stazione appaltante.

Anche per il presente quesito, la Amministrazione eccepisce la decadenza, perchè venne formulato dalla Impresa solo nel memoriale del 20 maggio 1911 persentato all'atto della firma de' computi metrici e della situazione definitiva.

Il Collegio non crede però che possa, nella specie, applicarsi la disposizione contenuta nell'articolo 41 del capitolato generale amministrativo.

Ivi si parla di « contestazioni fra l'ingegnere dirigente e l'appaltatore » oppure « di prescrizioni date dall'ingegnere dirigente contrarie a' patti contrattuali », ed in questi casi, sotto pena di decadenza, la domanda dell'appaltore « deve essere presentata « non oltre cinque giorni da quello in cui il fatto o la circostanza « che dà motivo alla domanda si sono verificati ».

Ora, nella specie, non si tratta di « contestazioni » sorte o di prescrizioni date: si tratta, invece, di vedere se sia fondata o no una domanda di rimborso di spese; e questa azione, salvo rinuncia espressa o tacita, non può trovare ostacolo alcuno nei termini e nella procedura stabiliti dal citato articolo 41.

In merito, sostiene la Impresa che per tutti i lavori eseguiti in economia l'Amministrazione le rimborsò soltanto le mercedi, giusta i prezzi stabiliti in tariffa, e non le rimborsò invece il premio di assicurazione degli operai; e perciò ne chiede il pagamento in lire 438,14.

L'Amministrazione appaltante contrasta questa pretesa fondandosi specialmente sulle disposizioni contenute negli articoli 31 capitolato generale amministrativo e 83 capitolato generale tecnico.

Ciò premesso, il Collegio innanzi tutto osserva che la questione in esame non trova espressa soluzione nella legge sugli infortuni degli operai sul lavoro e neppure nei regolamenti relativi e nei patti contrattuali.

Sicchè, è d'uopo deciderla con criteri di equità e di giustizia.

Ora, è vero che l'articolo 31 del capitolato generale amministrativo dispone che l'appaltatore debba a sue cure e spese provvedere alle prescrizioni tutte contenute nelle leggi e nei regolamenti concernenti gli infortuni degli operai sul lavoro.

È vero anche che nell'articolo 83 del capitolato generale tecnico testualmente è detto che: « nei prezzi di tariffa è sempre « compreso ogni compenso per tutte le spese accessorie, non che il « guadagno dell'appaltatore ».

Ma è vero altresì che la dicitura di tali disposizioni è dubbiosa e sarebbe arbitrario, come pur pretende l'Amministrazione, ritenere che nella frase « spese accessorie » dovessero comprendersi quelle per l'assicurazione.

Ed allora il dubbio deve interpretarsi a favore di colui che ha contratto l'obbligazione.

Ciò stante, deve valere la regola generale, e cioè che l'obbligo dell'assicurazione degli operai sia a carico di colui che esegue il lavoro.

Perciò, la domanda in esame deve essere accolta, avendo così diritto l'Impresa al rimborso della somma di lire 438,14 sul cui ammontare non vi è contrasto fra le parti.

Dodicesimo Quesito.

Se e quale indennizzo competa alla Impresa per il ritardo del collaudo e dell'approvazione del medesimo in relazione alla mancata disponibilità del saldo finale e della cauzione.

Sostiene, al riguardo, la Impresa che i lavori furono ultimati il 19 maggio 1910 come da relativo verbale, e che il collaudo, che doveva effettuarsi entro un anno, ebbe luogo invece soltanto il 7 luglio 1911. Si verificò a questo modo un ritardo di 58 gironi per il quale chiede che le sia corrisposto l'interesse tanto sulla somma del saldo finale quanto sulla cauzione. In questi termini, la Impresa ha meglio specificato la dimanda nella prima memoria.

Ora, il Collegio osserva innanzi tutto che il verbale di ultimazione dei lavori e quello della situazione finale hanno rispettivamente la data del 18 e 20 maggio 1910; ed a questo modo si ottemperava completamente alla disposizione contenuta nella prima parte dell'art. 37 del Capitolato generale amministrativo.

Osserva ancora che il successivo articolo 38 prescrive testualmente che « trascorso un anno, dalla data di ultimazione dei lavori, si procede al collaudo ». Quindi, da una parte inesattamente la Impresa sostiene che doveva invece verificarsi entro l'anno (confondendo così la situazione finale dei lavori con il collaudo), e, dall'altra, appare chiaro il concetto che non vi è una data ben determinata e precisa per le operazioni di collaudo. Perciò, se il collaudo avvenne effettivamente nel 7 luglio, cioè 50 giorno dopo l'anno dalla ultimazione dei lavori, non pare che vi sia stato un ritardo colpevole da parte dell'Amministrazione appaltante.

D'altronde, il successivo articolo 40 penultimo capoverso, dispone pure che, nei casi in cui la situazione finale sia accettata con riserva (come nel caso in esame) e la somma liquidata a saldo coll'atto di approvazione del collaudo non venga pagata nei 120 giorni successivi alla emissione del certificato di collaudo, dalla scadenza di questo termine e fino al pagamento spetta all'appaltatore l'interesse commerciale. Ed allora, se il pagamento del saldo finale avvenne nel 12 agosto successivo, e cioè nei 120 giorni richiesti dal contratto, nessuna pretesa di interessi può avanzare l'Impresa.

Sostiene innanzi a tutto, l'Amministrazione che alla Impresa fu pagato il compenso per le centine e le armature con prezzi stabiliti dall'articolo 79 della tariffa, e, nel detto prezzo, è compreso, fra l'altro, la messa in opera de'pali, ogni provvista e lavorazione di legname.

Aggiunge che per l'articolo 82 del capitolato generale tecnico e per l'avvertenza che precede la tariffa de' prezzi, devono ritenersi indennizzati tutti gli oneri e spese per dare le centinature perfettamente compiute.

Queste ragioni non sembrano al Collegio fondate: le disposizioni sulla invariabilità de' prezzi, presuppongono anche la invariabilità de' patti contrattuali: quindi non sono applicabili, come meglio si vedrà in seguito, al caso in esame, riflettente una maggior quantità di materiale e di lavoro ordinato dalla Amministrazione.

Neanche può accogliersi la seconda eccezione dell'Amministrazione, e cioè che la Impresa ,di sua iniziativa, avrebbe dovuto provvedere alla infissione dei nuovi pali, per evitare eventuali sue responsabilità.

Ora, è da osservare che l'art. 30 del capitolato generale tecnico (comma 13) dispone che l'appaltatore è responsabile della perfetta esecuzione della armatura, ed, « ove per difetto della medesima, « derivassero cedimenti o danni a' volti, dovrà a tutte sue spese « mettervi riparo ».

Però, questa disposizione non può estendersi all'opera costruita in perfetta rispondenza del progetto, ideato e ordinato dall'Amministrazione.

Nella specie, la necessità del rinforzo dipesa non da difetto di esecuzione ma da insufficienza del progetto o da eccessiva cautela della Amministrazione e quindi non potrebbe essere posta a carico della Impresa.

Tolte di mezzo le eccezioni suddette, resta il fatto che la stessa Impresa, dopo ultimata, nei termini del progetto, in cinque arcate la infissione de' pali, fu costretta, a causa di un tardivo ordine di servizio, a raddoppiare i pali di sostegno.

Ed allora, anche a mettere da parte se tale raddoppiamento rispondesse realmente ad esigenze necessarie di stabilità e di sicurezza, un compenso è sempre dovuto alla Impresa.

La Impresa nel memoriale del 20 maggio 1911, spiegando dettagliatamente la relativa riserva, chiede innanzi tutto il pagamento di numero 224 pali aggiunti del volume di metri cubi 138, i quali, al prezzo della voce 40 di tariffa (lire 52.47 nette da ribasso di asta) importano lire 7240,86.

Chiede ancora il compenso per metri lineari 896 di infissione, di cui alla voce 57 della tariffa (lire 3.94 nette da ribasso), importante lire 3530,86.

Ora, il Collegio, non essendovi contrasto fra le parti sulla qualità e sulla quantità del materiale usato, ritiene giusto accogliere le due richieste della Impresa, tanto più che, da' registri contabili, risulta che per i pali aggiunti e per la loro infissione la Impresa non ebbe alcun compenso.

Nè quelle somme potrebbero essere diminuite sulla considerazione che la Impresa abbia potuto ricuperare i pali infissi, dappoichè ciò non è provato.

D'altronde, se pure ciò le sia stato possibile, il prezzo del legname ricavato ha potuto compensare il prezzo del lavoro necessario per la estirpazione o la segatura dei pali in questione.

Infine, la Impresa, nella stessa memoria, chiede un compenso di lire 4000 per la ordinata aggiunta de' pali, vuoi per i danni subìti per il ritardo di circa tre mesi derivato ai lavori, vuoi per la necessità di rifare le opere provvisorie e le deviazioni dell'acqua.

Ora, la Impresa ha affermato e non dimostrato che questa aggiunta di lavoro abbia causato ritardo nel compimento dei lavori appaltati.

Quanto alle nuove opere accessorie, che necessariamente dovettero rifarsi (e ciò in parte ha ammesso la stessa Amministrazione nel verbale di contradditorio), deve osservarsi che sono compensate con i prezzi de' pali e della infissione, già superiormente ammessi dal Collegio, tenuto al riguardo presente che i prezzi di tariffa comprendono le spese tutte necessarie per dare ultimati i lavori, fra i quali l'articolo 82 del capitolato tecnico annovera le opere provvisionali.

Nono Quesito.

Se spetti alla Impresa un compenso di lire 22.000 netto da ribasso, o quale altro, per le condizioni anormali e per le eccezionali soggezioni in cui ha dovuto eseguire la costruzione del sifone Lorenzi.

Considerato che la presente domanda è stata formulata soltanto nel 20 maggio 1911 all'atto cioè della firma de' relativi computi metrici e della situazione definitiva.

Invece, dall'estratto del giornale de' lavori risulta che la costruzione del sifone Lorenzi fu iniziata nel 22 maggio 1909 ed espletata, in tutti i suoi particolari, nel maggio del 1910.

Sì che, non sarebbe stata presentata ne' termini e con le modalità richiesti dall'articolo 41 del più volte citato capitolato generale amministrativo, e quindi non potrebbe essere presa in considerazione dal Collegio.

Se non che, anche in merito, non appare fondata la doglianza della Impresa; doglianza che può così riassumersi: 1° la costruzione del sifone doveva essere ultimata in un periodo relativamente breve (un mese solo, ed invece se ne impiegarono tre); 2° esso venne costruito proprio in rispondenza dell'asta di manovra ove il transito de' treni si susseguiva quasi continuamente; 3° la costruzione ebbe luogo in una parte della conceria Lorenzi in maniera che il lavoro di questa non venisse inceppato; 4° fu necessario eseguire enormi sbadacchiature e rigorosi puntellamenti sottostanti a' binari di corsa e di manovra della ferrovia.

L'Amministrazione, per converso, osserva: 1° il lungo tempo occorso per la ultimazione del sifone Lorenzi deve attribuirsi unicamente alla Impresa, la quale non curò di eseguire la costruzione in modo continuato, ma vi accudì saltuariamente, quando poteva distogliere qualche po' di operai da' lavori del ponte sul Roja; 2° le parti dell'opera sottostanti a binari in esercizio furono eseguite con speciali norme e dopo che la Dirigenza de' lavori aveva provveduto alle occorrenti armature; 3° la vicinanza della conceria Lorenzi non causò alcun ritardo ne' lavori, perchè la stessa Dirigenza divise le due proprietà con un tavolato per rendere indipen-

denti i lavori della ferrovia da quelli della conceria; 4° infine, i lavori eseguiti per la costruzione del sifone non eccedono gli impegni contrattuali.

Ciò premesso, il Collegio osserva che non ha fondamento alcuno la prima eccezione della Impresa, dappoichè realmente il ritardo a lei deve attribuirsi. Dall'estratto del giornale de' lavori, esibito dall'Amministrazione appaltante a richiesta della Impresa, risulta che la costruzione del Sifone Lorenzi rimase sospesa vario tempo, e massime, per buona parte de' mesi di luglio, di agosto, di ottobre e per tutto il mese di settembre; e ciò a causa della costruzione de' volti sul fiume Roja, alla cui esecuzione la Impresa diede la preferenza.

Neanche fondate appaiono la seconda e terza eccezione. La Impresa ha affermato ma non dimostrato che, a causa del transito dei treni e della conceria Lorenzi, avesse sopportato maggiori aggravii del previsto. Da una parte i disegni dell'opera alligati al contratto erano ben chiari e precisi, e dall'altra erano ben chiare e precise le disposizioni di cui agli articoli 32 del capitolato generale amministrativo e 18 del capitolato speciale, le quali stabiliscono non avere l'appaltatore diritto a compensi od indennizzazioni per le temporaneaa interruzioni di lavoro dovute vuoi per esigenze di fatto o per prescizioni regolamentari riguardanti la circolazione de' treni, vuoi per ottemperare agli ordini degli agenti della Società Paris-Lion-Méditerranée.

Infine, confutando la quarta eccezione, è da rilevare che se la Impresa ebbe a fare sbadacchiature e puntellamenti, oltre quelli eseguiti dalla stazione appaltante, non per questo ha diritto a speciali compensi. Tutto questo lavoro era preveduto o almeno prevedibile date le modalità di esecuzione della costruzione, ed è stato pagato dall'Amministrazione secondo i prezzi di tariffa.

Sì che, la presente domanda, da qualunque lato si voglia guardare, dev'essere respinta.

Decimo Quesito.

Se sia in diritto la Impresa di ottenere il compenso in ragione del 40 per cento, netto di aumento, sulla spesa occorsa e liquidata,

Per quanto riguarda la restituzione della cauzione, innanzi tutto è da osservare che l'art. 38 su accennato così dispone: « In « seguito alla approvazione del collaudo, viene pagato all'appal- « tatore il saldo, risultante dalla definitiva liquidazione dell'ap- « palto, e disposto lo svincolo della cauzione ». Anche qui il termine non è perentorio.

In ogni modo, se la somma liquidata a saldo fu pagata nel 12 agosto, è da presumersi che la restituzione della cauzione sia avvenuta in quel torno di tempo, una volta che la Impresa non ha dimostrato al riguardo negligenza alcuna, da parte dell'Amministrazione appaltante. — Perciò, anche su questo punto, la pretesa della Impresa deve essere respinta.

Tredicesimo Quesito.

Se ed in qual misura siano dovuti all'Impresa gli interessi sull'importo dei compensi reclamati dalla data in cui i medesimi avrebbero dovuto essere inscritti in contabilità o quanto meno dalla data del memoriale 15 *maggio* 1911.

Sulla presente domanda, l'articolo 40 del capitolato generale amministrativo testualmente così dispone: « Sulle somme contestate, l'interesse legale commerciale comincia a decorrere sessanta giorni dopo la data dell'atto con cui in via amministrativa o in sede contenziosa siano risolute le controversie ».

Questa norma-patto, accettato dalle parti, deve avere tutta la sua efficacia. — Ed invano si tenta di ricorrere ad interpretazione diversa da quella che appare dal suo contenuto letterale. — Il Collegio ha rilevato dall'esame delle varie questioni che all'Amministrazione non può addebitarsi alcun colpevole ritardo nella definizione delle varie controversie insorte con la ditta appaltante sia nei procedimenti amministrativi, sia nell'attuale procedimento giudiziario. — Ed allora gli interessi sulle somme che il Collegio andrà ad assegnare alla Impresa cominceranno a decorrere 60 giorni dopo la data della presente sentenza.

Nella specie, sia per la succombenza scambievole delle parti, sia per la natura delle controversie desise, il Collegio reputa giusto

porre le spese, compresi gli onorari degli arbitri, per metà a carico dell'Amministrazione appaltante, e per metà a carico dello imprenditore, dichiarando compensate quelle sostenute per le rispettive difese:

PER QUESTI MOTIVI

Il Collegio arbitrale, pronunciando sui quesiti sottoposti al suo esame e formulati con la domanda del 31 luglio 1912 dalla Impresa Pompeo Cionfrini contro l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato in persona del suo Direttore Generale Comm. Ing. Riccardo Bianchi, respinta ogni contraria istanza, eccezione e difesa, statuisce come in appresso:

Rigetta le dmoande proposte con i quesiti I, II, III, IV, VII seconda parte, IX, X, XII, XIII.

Accoglie le altre per quanto di ragione e in conseguenza dichiara dovute alla Impresa Cionfrini le seguenti somme:

1° Per il titolo di cui al quesito V (indennità per il lavoro straordinario di notte nella costruzione dei volti del ponte sul Roja) liquida il compenso netto di lire tremiladuecentosettantasei e centesimi cinquantuno 3.276,51

2° Per il titolo di cui al quesito VI (compenso per le centine a stilate) liquida il compenso netto di lire quattromilaquattrocentoventotto e cent. ventinove . 4.428,29

3. Per il titolo di cui alla prima parte del quesito VII (inazione per la maggior quota della magra delle acque nel fiume Roja) liquida il compenso netto di lire mille 1.000,00

4° Per il titolo di cui al quesito VIII (tardiva ordinazione di nuovi pali per le stilate delle centine) liquida il compenso netto di lire diecimilasettecentosettantuno e centesimi dieci 10.771,10

5° Per il titolo di cui al quesito XI (rimborso del premio di assicurazione degli operai adibiti per i lavori in economia) liquida la somma netta di lire quattrocento trentotto e centesimi quattordici 438,14

Totale lir enette 19.914,04

6° Condanna il detto Direttore Generale a pagare al sig. Pompeo Cionfrini la cennata complessiva somma di nette lire diciannovemila novecento quattordici e centesimi quattro.

7° Dichiara compensate fra le parti le spese da ciascuna sostenute per la propria difesa.

8° Liquida in lire cinquecento diciassette e centesimi otto le spese di questo giudizio fino al deposito di questa sentenza, e le pone metà a carico della Impresa e metà a carico dell'Amministrazione. Condanna quindi il detto Direttore Generale a rifondere alla Impresa, che le ha anticipate, lire duecentocinquantotto e centesimi cinquantaquattro corispondenti alla metà della cifra suddetta.

9° Liquida come appresso gli onorarii dovuti agli Arbitri e cioè:

All'arbitro Ciuffelli	L.	700
All'arbitro Ghersi	»	700
All'Arbitro De Cornè	»	700
All'Arbitro Verdinois	»	700
All'Arbitro Pujia, relat. ed estensore .	»	1400
TOTALE	L.	4200

10° Pone detta somma di L. 4200 per metà a carico della Impresa, ordinando che detti onorari vengano per intero pagati dall'Amministrazione ferroviaria, salvo ad essa la rivalsa della quota dovuta dal Cionfrini sulla somma sopra attribuitagli.

11° Delega l'Arbitro relatore Cons. Pujia per il deposito di questa sentenza nella Cancelleria della Pretura competente.

Così deliberata dagli Arbitri, a maggioranza di voti, dopo conferenza personale, esclusa ogni persona estranea, nella sala delle conferenze posta nel Palazzo delle Ferrovie al viale del Policlinico in Roma.

Errata-corrige

Ordine di Servizio N. 167. (Bollettino Ufficiale N. 22-1914).

— a pag. 479, dopo l'intestazione, rettificare in *289-1912* l'indicazione 189-1912;

— nella terza riga del punto I leggasi dopo m. 11.129,37: *fra l'asse del;*

— a pag. 481, punto III, penultima riga, togliere la lettera *e* dopo la parola « d'applicazione »;

— a pag. 486 (Allegato A, sesto capoverso) leggasi *elenco numerico* anzichè elenco numerario;

— a pag. 487, di contro a Sommacampagna Sona, nella seconda colonna, rettificare in *168* il numero 169 e togliere nella terz'ultima riga la lettera *e* fra le parole « cumulativo ferroviario »;

— alle pagine 488 e 489 (Allegato B - tabella polimetrica 57) rettificare in *16* e *136* le distanze rispettivamente da Bovolone a S. Pietro di Legnago e da Vigasio a Brondolo;

— a pag. 493 (Allegato D), seconda riga, aggiungere dopo Orte la parola *non;*

— a pag. 495, seconda riga del secondo capoverso, leggasi *Prospetto C* anzichè « Prospetto 3° »;

— a pag. 497 leggasi *Albonese (c.c.)* anzichè Albanese (c.c.);

— » 498 » *Apricena* » Apricera;

— » 499 » *Bernalda* » Bernolda;

— » 503 » *Condofuri* » Candofuri;

— » 505 » *Gambolò Remondò* » Gambolò Rembondò;

— a pag. 506 di fronte a Lascari aggiungere il numero *49;*

— » » leggasi *Livorno Marittima* anzichè Livorno Marittimo;

— a pag. 507 di fronte a Mandello Tonzanico (1) aggiungere il numero *130;*

— a pag. 509 leggasi *Ogliastro Cilento* anzichè Ogliastro Cilenta;

— » 511 inserire dopo Pisciolo (c.c.) l'indicazione di

Pisciotta 49

— a pag. 512 leggasi *Riardo Pietramelara* e *Riola* anzichè Riardo Pietramelaro e Riolo;

— a pag. 514 leggasi *S. Ilario d'Enza* anzichè S. Ilario d'Enea;

— » 515 di contro a SS. Cosma e Damiano-Castelforte aggiungere il numero *90* e dopo Sassoferrato Arcevia l'indicazione

Savigliano 109

cancellando più sotto l'indicazione « Savignano . . . 49);

— a pag. 515 leggasi *Samoggia* anzichè Somoggia;

— » 516 di contro a Settimo rettificare in *95* il numero 55;

— » 519 leggasi *Zappulla* anzichè Zappula;

— » 532 di contro a Porto Civitanova-Macerata-Albacina e a Foggia-Napoli / Paduli, da Vitulano ad Amorosi / rettificare rispettivamente in *3* l'istradamento 2 e in *23* l'istradamento 13;

— a pag. 534 di contro a Canicattì-Licata / da Delia a S. Oliva / rettificare in *211* il numero 212;

— a pag. 536 gli istradamenti 211.23.117 (*a*)
211.23.198 (*b*) devono comprendere le stazioni da « *Vada a Maccarese* » ecc. fino a « *Ladispoli* »; riportare a pie' della pagina le note seguenti:

(*a*) Istradamento da esporsi nei prontuari valevoli pei trasporti merci.

(*b*) Istradamento da esporsi nei prontuari valevoli pei trasporti viaggiatori e bagagli.

— a pag. 538 di contro a Foggia-Napoli / Frasso Telesino D. / rettificare in *23* il numero d'istradamento 20; di contro a Napoli-Taranto leggasi *Pagani* anzichè Paganica; al N. 95 della stessa pagina leggasi *Confine francese* in luogo di Confine trans.;

— a pag. 540 di contro a Ceva-Ormea / da Nucetto a Ormea / rettificare in *89* il N. 29;

— a pag. 542 di contro a Genova-Pisa / Sori / rettificare in *116* il numero d'istradamento 110 e in *89* il numero 39 di contro a Milano-Bologna / da Melegnano a Casalpusterlengo /; aggiungere all'istradamento per Borgo S. Donnino anche quello 211.202.116.112;

— a pag. 544 aggiungere il N. *4* all'istradamento indicato per Albate-Trecallo della linea Lecco-Como; di contro ad Olgiate Molgora aggiungere anche l'istradamento 211.137.120.174;

— a pag. 548 (parte 2ª, prospetto A) cancellare

Carmignano 85

— a pag. 549 cancellare *Lesino . . . . . 67* ed aggiungere dopo Lendinara *Lerino 85;*

— a pag. 550 leggasi *Morengo* anzichè Moringo;

— » 555 (parte 2ª, prospetto B) leggasi *1*(*q*) anzichè 2(q) in corrispondenza ai numeri 34 e 64;

— a pag. 556 leggasi *1*(*z*) anzichè 1(a) in corrispondenza ai numeri 1 e 92;

— a pag. 557 aggiungere il N. *2* nella casella corrispondente ai N. 29 e 75;

— a pag. 562 (parte 2ª, prospetto C) di contro all'indicazione di Vidalengo riportare il N. *46*, e più sotto di fianco alla graffa comprendente le stazioni « da Treviglio a Vignate » e « Treviglio Ovest » lasciare soltanto il N. *47*.

Allegato B all'Ordine di Servizio N. 179. (Boll. Uff. N. 24-1914).

A pag. 599 correggere la stazione Morgano S. Angelo in Morgnano S. Angelo.

Anno VII - N. 26

25 Giugno 1914

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, giugno 1914 — Tip. Editrice Nazionale - C-80.

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

In Appendice:

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Ordine Generale N. 3. (S.)

Ordinamento del Servizio Segretariato.

(RR. DD. 28 giugno e 5 agosto 1912 - N. 728 e 905).

Art. 1.

Il Servizio *Segretariato* è uno dei Servizi centrali della Direzione generale: esso tratta gli affari relativi alla Segreteria del Consiglio d'Amministrazione e della Direzione Generale; si occupa di studi generali, sia tecnici che amministrativi; provvede alla concessione di biglietti di viaggio; alla revisione, registrazione e conservazione dei contratti e alla redazione della statistica; cura la pubblicazione del Bollettino ufficiale; gestisce la pubblicità nelle stazioni, nei treni e lungo le linee, nonchè la rivendita dei libri e giornali nelle stazioni (1); si occupa della propaganda in Italia e all'estero, mediante pubblicazioni, per promuovere i viaggi sulle ferrovie dello Stato.

È poi aggregato, agli effetti amministrativi, al Servizio segretariato l'Istituto Sperimentale per mezzo del quale esso fornisce dati di esperimento e di osservazione nelle questioni tecnologiche inerenti all'esercizio ed ai lavori.

Art. 2.

Il Servizio *Segretariato* è retto da un Capo Servizio che ne risponde e provvede, nella propria competenza o provocando le decisioni di competenza del Direttore Generale o del Consiglio d'Amministrazione, per tutti gli affari della propria gestione, secondo le norme del presente Ordine generale.

---

(1) La gestione della rivendita dei libri e giornali nelle stazioni dal 1° luglio 1914, sarà tenuta per conto dell'Opera di Previdenza per il personale delle F. S. di cui alla legge 19 giugno 1913, n. 641.

Art. 3.

Il Capo Servizio è coadiuvato da un Sotto Capo Servizio che lo sostituisce in caso di assenza o di impedimento: altro Sotto Capo Servizio è a capo dello Istituto Sperimentale.

Art. 4.

Il Servizio comprende i seguenti sette Uffici:

— Ufficio 1° - Segreteria del Consiglio d'Amministrazione.

— Ufficio 2° - Affari generali e Segreteria;

— Ufficio 3° - Lavori;

— Ufficio 4° - Esercizio;

— Ufficio 5° - Biglietti;

— Ufficio 6° - Contratti;

— Ufficio 7° - Statistica.

Oltre l'Istituto Sperimentale predetto.

Art. 5.

Le attribuzioni dei vari Uffici sono le seguenti:

L'UFFICIO 1°, *Segreteria del Consiglio d'Amministrazione*:

a) riceve dagli altri Servizi e riordina le relazioni e gli atti da presentarsi al Consiglio di Amministrazione;

b) predispone, in base alle istruzioni del Presidente, l'ordine del giorno delle adunanze; cura la comunicazione ai Consiglieri degli ordini del giorno e degli avvisi di convocazione;

c) redige i processi verbali delle adunanze e certifica la conformità degli estratti delle deliberazioni che invia al Ministro dei Lavori Pubblici ed ai Servizi che ne devono curare la esecuzione;

d) custodisce gli atti del Consiglio, i verbali delle adunanze ed i registri delle firme di presenza dei Consiglieri; fornisce all'ufficio 2° del Servizio gli elementi per la liquidazione delle competenze dovute ai Consiglieri:

e) provvede a tutti gli altri incombenti riguardanti il Consiglio di Amministrazione.

L' UFFICIO 2°, *Affari generali e Segreteria.*

a) riceve la corrispondenza epistolare e telegrafica della Direzione Generale e la classifica per sottoporla all'esame del Direttore Generale o per l'invio ai Servizi competenti;

b) riceve e distribuisce tra i vari uffici la corrispondenza speciale del Servizio;

c) tiene il protocollo e l'archivio degli Uffici del Servizio, in quanto non sia, per qualche Ufficio, diversamente disposto;

d) riceve ed esamina, prima di inoltrarla alla firma, la corrispondenza in partenza proveniente dai Servizi Personale, Sanitario, Legale, Ragioneria e Approvvigionamenti, restituendola poi ai medesimi per la spedizione:

e) riceve la corrispondenza officiosa rimessa al Direttore Generale dal Ministro e dal Sotto Segretario di Stato pei Lavori Pubblici; raccoglie dai Servizi e dagli altri uffici del Segretariato, rivede e presenta al Direttore Generale, le lettere ufficiali ed officiose a firma del Ministro, o del Sotto Segretario di Stato pei Lavori Pubblici in materia ferroviaria.

f) tratta gli affari amministrativi di indole generale che non rientrino nella competenza speciale di altri Servizi, e prepara la relativa corrispondenza.

g) esamina i rilievi della Corte dei conti e provvede per l'istruttoria e per le risposte ai medesimi, eccezione fatta per quelli sulla materia contabile, i quali sono trattati dal Servizio Ragioneria;

h) cura il coordinamento per la presentazione all'approvazione del Consiglio di Amministrazione o del Direttore Generale, degli Ordini Generali, degli Ordini di servizio, dei Regolamenti e delle Istruzioni organiche riguardanti diversi Servizi;

i) coordina gli studi dei vari Servizi della Direzione Generale per la preparazione di disegni di legge o di Decreti Reali, riguardanti le ferrovie; procede agli studî che in materia gli siano ordinati dal Direttore Generale;

k) raccoglie dai Servizi e dagli altri uffici, coordina gli elementi e compila le risposte ai quesiti della Giunta del bilancio o di Commissioni Parlamentari, sopra disegni di legge e simili;

l) si tiene al corrente delle discussioni parlamentari che interessino il servizio ferroviario, ne riferisce al Direttore Generale e richiama l'attenzione dei Servizi su quanto sia di loro competenza; tiene una raccolta degli atti parlamentari, delle leggi e dei decreti;

m) compila, con la scorta degli elementi forniti dai Servizi la relazione mensile al Consiglio d'Amministrazione sugli affari più salienti; compila le relazioni e i rapporti speciali che gli siano commessi dal Direttore Generale;

n) tratta gli affari in genere di personale del Servizio e tiene la contabilità e i registri relativi: compila i ruoli delle competenze ordinarie e straordinarie del Direttore, dei Vice Direttori Generali, dei Consiglieri d'Amministrazione, degli Ispettori Superiori e del personale addetto al Servizio; notifica al Servizio del Personale le variazioni che si verificano nel personale medesimo.

o) cura la compilazione, la stampa e la distribuzione del « Bollettino Ufficiale »;

p) rivede e sottopone all'approvazione del Direttore Generale le pubblicazioni di cui i Servizi propongono la stampa; provvede agli abbonamenti a periodici, all'acquisto di pubblicazioni ed alla tenuta della Biblioteca della Direzione Generale:

q) si occupa della pubblicità per promuovere il movimento dei viaggiatori a mezzo di guide, cartelli, itinerarî illustrati ecc.; provvede alla inserzione nei giornali e nelle riviste delle notizie interessanti l'Amministrazione, come avvisi di gare, di concorsi, di cambiamenti d'orarî, tariffe ecc.;

r) provvede alla concessione a terzi delle pubblicità nelle stazioni, nei treni e lungo le linee; stipula i contratti relativi, ne cura l'osservanza e provvede a quant'altro concerne la gestione della pubblicità, anche mediante agenti distaccati nelle località stabilite dal Direttore generale;

s) tiene la gestione delle rivendite di libri e giornali nelle stazioni; stipula i contratti relativi e tiene la corrispondenza con gli assuntori; (1)

t) tiene l'inventario del mobilio e degli oggetti del Direttore e dei Vice Direttori, del Consiglio d'Amministrazione e del Servizio, compila i preventivi per aumento inventario, fa le richieste per nuovi oggetti e provvede alle registrazioni e alla contabilità relative, salva la competenza in materia del Capo dell'Istituto Sperimentale;

u) tiene la gestione del fondo scorta del Servizio;

v) si occupa dell'affitto dei locali occorrenti all'Amministrazione e cura la manutenzione di quelli occupati dagli uffici della Direzione Generale sedenti in Roma.

L' UFFICIO 3°, *Lavori*:

a) tratta gli affari aventi rapporto coi Servizi Lavori e Costruzioni, con l'Ufficio Stralcio, e, per la parte relativa ai lavori, con l'Esercizio delle ferrovie secondarie (gruppo Sicilia);

b) riceve, ed esamina, prima d'inoltrarla alla firma, la corrispondenza ufficiale ed officiosa dei detti Servizi ed Uffici, restituendola poi ai medesimi per la spedizione;

c) riceve le proposte da essi compilate per opere e provviste in conto patrimoniale ed a carico delle spese complementari, nonchè quelle di tutti i Servizi e delle Unità speciali per forniture di minuto materiale di esercizio e, riscontratane la regolarità, ne cura l'approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione o del Direttore Generale secondo la rispettiva competenza; provvede per la comunicazione dell'approvazione agli uffici proponenti e al Servizio della Ragioneria;

d) riceve i progetti predisposti dal Servizio Costruzioni per l'impianto di nuove linee a carico del bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici e li sottopone al benestare del Direttore Generale, curandone poi la restituzione al Servizio stesso per l'ulteriore corso;

---

(1) Vedi nota all'art. 1°.

e) registra gl'impegni di spese patrimoniali e complementari autorizzati dal Consiglio di Amministrazione o dal Direttore Generale, compresi quelli risultanti dagli atti che gli pervengono dall'Ufficio 4°, e cura la classificazione degli impegni stessi a mezzo di partitari speciali e di schedari;

f) segue l'andamento degli impegni di dette spese e compila le relative situazioni periodiche;

g) riceve, verifica e sottopone all'approvazione del Consiglio di Amministrazione o del Direttore generale le liquidazioni finali delle spese patrimoniali e complementari presentate dai Servizi Lavori e Costruzioni, dall'Ufficio Stralcio e, perciò che si attiene ai lavori, dall'Esercizio delle ferrovie secondarie(gruppo Sicilia): e quelle compilate da tutti i Servizi ed Unità speciali per provviste di minuto materiale di esercizio: provvede alle registrazioni relative ed alle comunicazioni inerenti a tali approvazioni, nonchè alla registrazione delle liquidazioni finali state approvate in competente sede per il tramite dell'Ufficio 4°.

h) tratta gli affari concernenti la gestione patrimoniale e di esercizio delle case economiche per i ferrovieri; riceve ed esamina i progetti di costruzione, ne cura l'approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione o del Direttore Generale: provvede per la comunicazione dell'approvazione stessa al Servizio proponente e a quello della Ragioneria, registra le spese autorizzate, ed analogamente provvede per le relative liquidazioni finali, seguendo inoltre l'andamento di tali impegni (1).

L' UFFICIO 4°, *Esercizio*:

a) tratta gli affari aventi rapporto coi Servizi Movimento, Trazione, Veicoli e Commerciale, con l'Esercizio Navigazione e, per la parte che non si riferisce ai lavori, con l'Esercizio delle Ferrovie Secondarie (gruppo Sicilia);

b) riceve ed esamina, prima d' inoltrarla alla firma, la corrispondenza ufficiale ed officiosa dei suddetti Servizi ed Esercizio Navigazione, restituendola poi ai medesimi per la spedizione;

(1) All'Ufficio 3° è anche affidata la trattazione degli affari concernenti la gestione delle ferrovie libiche, in materia di lavori, di cui al R. Decreto 9 marzo 1913 n. 311, modificato dal R. Decreto 15 gennaio 1914 n. 75.

c) provvede alle disposizioni generali per la apertura all'esercizio di linee di nuova costruzione, per la presa in consegna di linee già esercitate dalla industria privata, e per la consegna di linee dello Stato da cedersi a terzi;

d) provvede all'esame delle domande per l'impianto di nuove stazioni o fermate e per la trasformazione delle fermate in stazioni;

e) riceve le proposte di spese in conto patrimoniale per acquisti di nuovo materiale rotabile e galleggiante e per modificazioni a quello esistente, per impianti di macchinario nelle officine, nei depositi locomotive e nelle squadre rialzo, per impianti telegrafici, telefonici e di illuminazione e, riscontratane la regolarità ne cura l'approvazione da parte del Consiglio d'Amministrazione o del Direttore Generale, secondo la rispettiva competenza: provvede per la comunicazione dell'approvazione agli uffici proponenti e al Servizio Ragioneria, informandone l'Ufficio 3° per la registrazione degli impegni di dette spese;

f) esamina e sottopone al Consiglio d'Amministrazione o al Direttore generale, secondo la rispettiva competenza, le liquidazioni finali delle spese in conto patrimoniale per gli oggetti indicati al precedente capoverso; e della relativa approvazione dà poi comunicazione agli uffici interessati ed al Servizio Ragioneria, informandone l'Ufficio 3° per la registrazione;

g) esamina e sottopone all'approvazione del Consiglio di Amministrazione o del Direttore generale le proposte di radiazione dall'inventario del materiale di esercizio.

L'UFFICIO 5°, *Biglietti*:

a) tratta gli affari riguardanti le concessioni di biglietti gratuiti od a prezzo ridotto, previste dalle leggi, dai regolamenti e dalle altre disposizioni in vigore ed invigila sulla regolare applicazione delle disposizioni medesime anche con ispezioni e verifiche saltuarie presso gli Uffici delegati al rilascio dei biglietti;

b) compila il fabbisogno annuale dei diversi tipi di biglietti, ne ordina le provviste e le riceve in consegna; fa la distribuzione dei rispettivi fascicoli agli uffici tenendone conto in appositi registri, accerta la restituzione al Controllo prodotti dei fascicoli esauriti e delle rimanenze;

c) procede alla revisione e rettifica degli elenchi che pervengono dai Servizi per l'emissione delle carte di circolazione al personale ferroviario in attività di servizio;

d) provvede al rilascio delle carte di libera circolazione al personale ferroviario in attività di servizio ed a quello governativo d'ispezione delle ferrovie concesse all'industria privata; al personale a riposo od esonerato; ai medici ausiliari in servizio od esonerati; al personale di altre Amministrazioni dello Stato; ad imprenditori o fornitori e loro agenti in base ai contratti approvati e simili;

e) provvede al rilascio di speciali biglietti per alloggio, per provvista viveri, per istruzione e cure, per pulizia personale e simili, in quanto l'emissione non sia delegata ad altri Servizi ed Uffici, nel quale caso procede alla revisione delle relative concessioni;

f) provvede all'emissione dei biglietti permanenti di compartimento riservato, dei permessi speciali per i treni di lusso, dei permessi di transito pedonale, dei permessi d'ingresso nelle stazioni e nei piroscafi;

g) rilascia i biglietti di viaggio di semplice corsa regolamentari al personale della Direzione Generale ed ai pensionati, alle vedove ed agli orfani, in quanto non ne siano delegati altri Servizi ed Uffici, agli impiegati del Senato, della Camera dei Deputati e del Ministero dei lavori pubblici;

h) provvede alle speciali concessioni per trasporti di salme, di mobilio, ed altro;

i) autorizza la prima iscrizione di congiunti degli agenti nei relativi stati di famiglia, agli effetti delle concessioni di viaggio; procede a revisioni e verifiche delle iscrizioni la cui conferma biennale sia stata autorizzata dagli Uffici a ciò delegati;

l) predispone gli accordi annuali per lo scambio delle concessioni di viaggio a favore del personale con altre Amministrazioni italiane od estere, e quanto occorre per l'approvazione degli accordi medesimi da parte del direttore generale e del Consiglio d'Amministrazione; emette, in conformità, le carte di circolazione ed i biglietti di semplice corsa pel personale delle dette Amministrazioni; procede alla assegnazione e distribuzione ai Servizi delle carte di circolazione rilasciate dalle Amministrazioni stesse

e chiede a queste i biglietti di semplice corsa, in quanto a ciò non siano autorizzati i Servizi ed Uffici:

m) provvede i fascicoli di biglietti per le famiglie degli on. Senatori e Deputati;

n) tratta gli affari riguardanti le concessioni di viaggio a prezzo ridotto ai giornalisti italiani ed esteri e relative famiglie; riceve le domande e ne cura l'istruttoria per le deliberazioni ed i pareri delle Commissioni all'uopo istituite; conserva gli atti delle Commissioni medesime; rilascia le tessere, gli scontrini ed i singoli biglietti; riscuote le somme dovute dai titolari a rimborso delle relative spese e ne fa il versamento periodico alla cassa, curandone la regolarizzazione contabile;

o) tratta gli affari riguardanti le irregolarità nell'uso dei biglietti di viaggio gratuiti od a prezzo ridotto di cui sopra, in quanto la trattazione non sia delegata ai Servizi ed Uffici; applica od abbuona le penalità regolamentari, e prende provvedimenti per la definizione delle relative vertenze; riscuote le somme direttamente addebitate ai responsabili e da questi inviate e le versa alla cassa in conto prodotti per mezzo del Capo stazione di Roma;

p) riceve ed esamina le domande di rimborsi di spese di viaggio afferenti alle concessioni di cui sopra, e autorizza i rimborsi stessi, in quanto a ciò non siano delegati altri Servizi ed Uffici;

L' UFFICIO 6°, *Contratti*:

a) provvede alle gare di appalto che si tengono nella sede della direzione generale, nonchè a quelle concernenti la costruzione di nuove linee ferroviarie per conto del Ministero dei Lavori Pubblici;

b) riceve e stende, per mezzo dei funzionari all'uopo delegati, gli atti pubblici a firma del Direttore generale o di chi per esso;

c) custodisce, oltre gli atti pubblici di cui nella lettera precedente, le scritture private approvate dal Consiglio di Amministrazione o dal Direttore generale, o dai Capi dei varî Servizi e delle Unità speciali, nonchè i contratti delle gestioni sociali, se ed in quanto gli siano stati consegnati;

d) tiene i repertori prescritti dalla vigente legge sulle tasse di registro;

e) si accerta della regolarità dei contratti che è obbligato di mettere a repertorio;

f) provvede alla bollatura straordinaria degli atti che ne abbisognino;

g) partecipa ai Servizi ed alle Unità speciali la intervenuta approvazione dei contratti da parte del Consiglio di Amministrazione o del Direttore generale;

h) cura la registrazione fiscale di tutti gli atti pubblici e di tutte le scritture private da esso custodite e dà comunicazione delle rispettive copie autentiche e delle copie conformi ai Servizi ed uffici interessati, nonchè alle ditte, dalle quali esige il rimborso delle spese, quando ne sia il caso;

i) amministra il fondo scorta assegnatogli per far fronte alle spese di bollo e di registrazione, salvo rimborso, nonchè i depositi (non contabilizzati) fatti dagli appaltatori di nuovi tronchi ferroviari per le varie spese contrattuali;

l) provvede, per mezzo del Servizio di Ragioneria, alla registrazione presso l'Ufficio speciale della Corte dei conti dei contratti stipulati dall'Amministrazione;

m) vigila sull'opera dei delegati ai contratti presso i Compartimenti;

n) prepara le disposizioni generali e le norme direttive concernenti la stipulazione dei contratti e la loro perfezione, ne cura la esatta ed uniforme applicazione da parte degli altri uffici; tiene la corrispondenza col Ministero delle Finanze circa la interpretazione di disposizioni fiscali e tratta in genere gli affari riguardanti la materia della stipulazione ed approvazione dei contratti.

L'UFFICIO 7°, *Statistica*:

a) raccoglie e coordina tutti gli elementi statistici relativi alle ferrovie dello Stato riassumendo per l'intera rete i resoconti mensili, bimensili o semestrali che i Servizi ed i Compartimenti raccolgono nella propria circoscrizione;

b) propone le disposizioni di massima per la compilazione della statistica annuale, ne compila il formulario, che comunica ai varî Servizi perchè vi si uniformino nella raccolta dei dati relativi; provvede alla pubblicazione delle statistiche;

c) prepara le disposizioni per la compilazione delle statistiche speciali ordinate dal Direttore generale e vi provvede, quando del caso, direttamente;

d) fornisce agli altri Servizi ed uffici, in base a dati raccolti e coordinati, le notizie statistiche che loro potessero occorrere per determinati studi e confronti;

e) provvede a soddisfare, nei limiti stabiliti dal Direttore generale, le domande di dati statistici che venissero fatte dai Ministeri, Comuni, Camere di Commercio, ed altri Enti, sia nazionali che esteri;

f) tratta in genere gli affari riguardanti la statistica e tiene la corrispondenza relativa.

Art. 6.

Il Servizio Segretariato ha inoltre le seguenti attribuzioni, il disimpegno delle quali può essere affidato personalmente a singoli funzionari del Servizio stesso:

a) studi di carattere tecnico od amministrativo, che non rientrino nella competenza degli altri Servizi, dei quali il Direttore generale avochi a sè la trattazione;

b) esame, d'accordo con i Servizi interessati, quando del caso, delle domande di concessione di nuove ferrovie, o tramvie e delle domande di riscatto di ferrovie esistenti;

c) predisposizione — sentiti i Servizi interessati — delle convenzioni per le linee di proprietà privata da esercitarsi dallo Stato e delle convenzioni per le linee dello Stato da concedersi in esercizio all'industria privata;

d) esame ed istruzione, delle domande per adozione, da parte delle ferrovie, di apparecchi brevettati o di congegni di nuova invenzione; redazione dei verbali della Commisisone incaricata dell'esame di dette domande e corrispondenza relativa.

e) assistenza alle conferenze periodiche dei Capi Servizio presso il Direttore Generale e redazione dei verbali relativi.

f) compilazione della relazione annuale sull'andamento dell'azienda;

g) raccolta e coordinamento delle notizie riguardanti il servizio ferroviario, richieste dal Ministro e dal Sotto Segretario di Stato per rispondere ad interpellanze od interrogazioni parlamentari.

Art. 7.

Al Capo Servizio del Segretariato sono attribuite e delegate le seguenti facoltà:

a) la stipulazione, con definitiva validità ed obbligatorietà per l'Amministrazione, dei contratti per affitto di locali occorrenti ai Servizi della Direzione generale in Roma, quando il relativo importo non superi le lire 5000; nonchè dei contratti che interessano le gestioni della pubblicità e della rivendita libri e giornali nelle stazioni (1), fino a un limite di spesa complessiva di lire 10,000 se la contrattazione si fa per pubblico incanto o licitazione privata, e di lire 5000 se per trattativa privata;

b) l'assunzione temporanea di personale avventizio per gli Uffici del Servizio, nei limiti delle piante organiche e colle norme stabilite;

c) l'assegnazione in via permanente a funzioni superiori attinenti a qualifiche del grado 7° od inferiori, eccettuati i sotto-ispettori, colle norme e limitazioni stabilite.

c) l'autorizzazione del lavoro straordinario per il personale dipendente con le norme e nei limiti di spesa annua stabiliti;

d) gli spostamenti temporanei di personale fra gli Uffici del Servizio;

e) i traslochi nell'interno del Servizio degli agenti del grado 5° o di gradi inferiori, dandone partecipazione al Servizio del Personale;

---

(1) Vedi nota all'art. 1°.

f) i reciproci cambi di servizio fra agenti della stessa qualifica appartenenti al grado 8° od inferiori, se su domanda degli interessati, informandone il Servizio del personale;

g) la concessione dei congedi ordinari al personale dipendente, salva la competenza del Capo dell'Istituto Sperimentale;

h) la concessione di congedi straordinari senza paga e fino a tre mesi, e purchè non importino aumento di spesa, agli agenti del grado 5° o di gradi inferiori;

i) la concessione di gratificazioni, di sussidi e di anticipazioni agli agenti dipendenti, nei limiti e nelle forme stabilite dalle apposite disposizioni;

l) i provvedimenti disciplinari nei limiti di competenza fissati dal Regolamento del personale;

m) il rilascio dei biglietti di servizio, dei buoni bagaglio e delle lettere di porto in conformità al regolamento ed alle relative norme di applicazione.

Art. 8.

Il Servizio Segretariato prende accordi:

1. Col Servizio Personale:

a) per le variazioni nelle piante organiche degli uffici dipendenti;

b) per l'interpretazione, sia di massima che in casi singoli, del Regolamento del personale e delle disposizioni sulle competenze accessorie.

c) per le proposte di aumenti anticipati, di promozioni di grado e di esonero del personale e per tutti gli altri provvedimenti riguardanti il personale che eccedano la competenza del Capo Servizio.

2. Col Servizio Ragioneria per tutto quanto riflette la contabilità del Servizio.

Art. 9.

Il Capo Servizio del Segretariato, per la materia di sua competenza, sottopone alla firma del Direttore Generale gli ordini di

servizio, le circolari, le istruzioni e norme da inserirsi nel Bollettino Ufficiale, le relazioni al Consiglio d'Amministrazione, la corrispondenza coi Ministeri, con le altre Amministrazioni e coi terzi che si rivolgono direttamente al Direttore generale, e da questi assegnata al Segretariato; le comunicazioni agli altri Servizi contenenti disposizioni di massima.

Il Capo Servizio del Segretariato corrisponde direttamente con i Capi degli altri Servizi e Unità speciali, coi Capi Compartimento, con gli uffici di altre Amministrazioni italiane ed estere nonchè con gli enti e coi terzi che a lui facciano capo per affari di sua competenza. Potrà delegare ai Capi dei singoli uffici del Servizio, la facoltà di firmare per lui, quella parte di corrispondenza che egli riterrà del caso, in relazione alla natura ed al grado di importanza della corrispondenza stessa.

Art. 10.

L'Istituto Sperimentale, che ha la sua sede centrale in Roma (Viale del Re, 137), oltre ai vari laboratori di cui dispone nella sede predetta (1) ha alla sua dipendenza laboratori distaccati a Torino, Firenze e Palermo.

Esso ha le seguenti mansioni:

a) provvedere alle analisi, prove o verifiche per la accettazione dei materiali occorrenti ai varii Servizî dell'Amministrazione;

b) compilare, d'accordo coi Servizii interessati, le prescrizioni tecniche per l'accettazione dei materiali anzidetti tenendosi

---

(1) I Laboratori corrispondono ai seguenti studi e riparti tecnici:

Studio dei terreni.
Prove sui materiali murari ed affini.
» » » metallici, sui legnami ecc.
» su tessuti, carte ed affini.
» fisico-meccaniche su materiali, apparecchi, recipienti per gas compressi e liquefatti ecc.
Laboratorio chimico.
» elettrotecnico.
» d'igiene applicata.

anche al corrente dei progressi tecnologici sanzionati dalle rispettive associazioni tecniche nazionali ed internazionali;

c) somministrare i dati sulla struttura e resistenza dei terreni attraversati dalle linee in progetto, in costruzione ed in esercizio e quelli idrologici riguardanti le derivazioni d'acqua;

d) provvedere alle analisi delle acque per uso potabile e per l'alimentazione delle locomotive e fornire i dati per l'impianto degli epuratori chimici e per il relativo controllo di funzionamento;

e) provvedere, dietro richiesta dei Servizii interessati, alle constatazioni sullo stato di aereazione delle gallerie in esercizio, alla verifica del funzionamento degli impianti di ventilazione artificiale e fornire i dati per la costruzione e l'esercizio di nuovi impianti;

f) provvedere, d'accordo coi Servizi interessati, agli studi tecnologici relativi alle condizioni di immagazzinamento e di trasporto delle materie pericolose e nocive ed ai trasporti frigoriferi;

g) provvedere, dietro richiesta dei Servizi interessati, alla verifica di impianti elettrici, al taramento ed eventuale rettifica dei relativi apparecchi di misura e di sicurezza; ed allo studio di questioni elettriche speciali per le quali occorrano ricerche e mezzi di Laboratorio;

h) provvedere alla verifica dei contatori di acqua, di gas, dei manometri campione, ecc. in uso sulla rete ed alle eventuali rettifiche, ed alle prove dei recipienti per gas compressi e liquefatti;

i) fornire al Servizio Commerciale gli elementi per la classificazione delle merci nel caso di nuovi prodotti o di contestazione sulle voci di tariffa e per la valutazione dei danni in caso di avaria, e per la determinazione del calo naturale delle merci ecc.;

l) compilare, d'accordo coi Servizi interessati, le prescrizioni e norme riflettenti gli impianti che hanno relazione con l'Ingegneria Sanitaria ed in modo speciale quelli per acqua potabile fornendo i dati occorrenti per le relative proposte di sistemazione;

m) provvedere alle esperienze di controllo sopra i duplicati dei provini che i Servizi centrali ritenessero opportuno di inviare all'Istituto, e nel caso di collaudi importanti, fornire, ove siano richiesti dagli ingegneri collaudatori, i mezzi e le norme per ve-

rificare sul posto anche le macchine di resistenza e gli apparecchi usati dalle ditte fornitrici;

n) eseguire, a richiesta dei diversi Servizi, studi speciali sopra materiali ed apparecchi di nuovo tipo o di nuova applicazione o che in opera abbiano presentato anormali comportamenti.

Art. 11.

Al Capo dell'Istituto Sperimentale sono delegate le seguenti facoltà nei riguardi del dipendente personale:

a) concessione dei congedi ordinarii;

b) rilascio dei biglietti di servizio, buoni bagaglio e lettere di porto, in conformità al Regolamento e relative norme d'applicazione;

c) provvedimenti disciplinari nella competenza stabilita dal Regolamento del personale.

Il Capo dell'Istituto Sperimentale provvede inoltre per la tenuta dell'inventario del mobilio, del macchinario e degli oggetti dell'Istituto stesso e dipendenti lavoratori distaccati; fa le richieste, nei limiti dei preventivi approvati per nuovi aumenti d'inventario e cura le relative registrazioni.

Art. 12.

L'Istituto Sperimentale corrisponde direttamente coi Servizii Unità Speciali ed Uffici compartimentali per quanto riguarda la parte tecnica.

L'Istituto Sperimentale, in base alle disposizioni che riceve dal Capo Servizio, corrisponde con gli uffici delle altre Amministrazioni dello Stato che siano stati dal Direttore Generale autorizzati a ricorrere all'Istituto medesimo per prove ed esperienze della stessa indole di quelle per le quali è istituito; provvede allo addebito delle spese delle prove alle Amministrazioni suddette.

Per le ordinarie verifiche delle forniture di combustibili, lubrificanti, olii di illuminazione, leghe metalliche, materiali per officine, tessuti, carte e materiali di magazzino in genere, i Servizi, le Unità Speciali, gli Uffici compartimentali, le officine, i ma-

gazzini e le commissioni di collaudo possono rivolgersi direttamente anche ai laboratori distaccati, dai quali ricevono poi i risultati delle prove tenendo conto della seguente ripartizione (1):

Istituto sperimentale (Sede Centrale) - per le forniture consegnate in località comprese nei Compartimenti di Roma, Ancona, Napoli, Bari, e ReggioCalabria.

Laboratorio di Torino - per quelle consegnate in località comprese nei Compartimenti di Torino, Genova e Milano.

Laboratorio di Firenze - per quelle consegnate in località comprese nei Compartimenti di Firenze, Venezia e Bologna.

Laboratorio di Palermo - per quelle consegnate in località comprese nel Compartimento di Palermo.

Le analisi e prove per stabilire le graduatorie di merito nelle gare di approvvigionamenti, bandite in base a presentazione di campioni, vengono eseguite dalla Sede Centrale dell'Istituto Sperimentale qualunque sia la località stabilita per la consegna.

Art. 13.

Con la pubblicazione del presente Ordine Generale restano abrogati l'Ordine generale n. 8-1906 e tutte le altre contrarie disposizioni.

Approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 13 *giugno* 1914.

---

(1) I campioni per le analisi e prove verranno raccolti e spediti a cura degli anzidetti uffici in base alle norme stabilite d'accordo fra i rispettivi Servizi ed Unità speciali e l'Istituto sperimentale.

Ordine Generale N. 4. (S.)

Ordinamento del Servizio Ragioneria.

(R. D. 778 del 28 giugno 1912 e R. D. 905 del 5 agosto 1912).

Art. 1.

Il Servizio *Ragioneria* costituisce uno dei Servizi centrali della Direzione generale: esso provvede al riscontro sulla regolarità dei documenti relativi alle spese e delle rispettive contabilità; al riscontro sulle entrate, sul servizio di cassa, sulla gestione dei magazzini, dei depositi, delle officine e sugli inventari; nonchè alla tenuta delle scritture delle entrate e delle spese dell'Azienda ferroviaria.

Art. 2.

Al Servizio *Ragioneria* è preposto un Capo Servizio, che risponde dell'andamento del Servizio stesso e provvede, o nella propria competenza, o provocando le decisioni del Direttore generale o del Consiglio di Amministrazione, per tutti gli affari e le materie secondo le disposizioni vigenti ed il presente ordine generale.

Il Capo Servizio è coadiuvato da un Sotto Capo Servizio, che lo sostituisce in caso di assenza o di impedimento.

Art. 3.

Il Servizio *Ragioneria* è composto dei seguenti Uffici Centrali:

Ufficio 1. — Affari generali; conti patrimoniali e rapporti colla Corte dei Conti.

Ufficio 2. — Spese, finanza e cassa.

Ufficio 3. — Contabilità generale.

Ufficio 4. — Sequestri, cessioni e rappresentanze.

Comprende inoltre uno speciale Riparto « Segreteria e Personale », posto alla diretta dipendenza del Capo Servizio.

Il Servizio stesso ha poi alla sua dipendenza cinque Uffici distaccati con sede a Torino, Milano, Firenze, Napoli e Palermo.

I cinque uffici distaccati hanno giurisdizione:

— quello di Torino nelle circoscrizioni dei Compartimenti di Torino e Genova;

— quello di Milano nelle circoscrizioni dei Compartimenti di Milano e Venezia;

— quello di Firenze nelle circoscrizioni dei Compartimenti di Firenze e Bologna;

— quello di Napoli nelle circoscrizioni dei Compartimenti di Napoli, di Bari e di Reggio Calabria;

— quello di Palermo nella circoscrizione del Compartimento di Palermo.

Presso la sede centrale del Servizio è costituita una Sezione interna che ha giurisdizione, colle attribuzioni di ufficio distaccato, nelle circoscrizioni dei Compartimenti di Roma ed Ancona.

Art. 4.

Le attribuzioni del Servizio di *Ragioneria* sono le seguenti:

1° raccogliere gli elementi e predisporre, in base alle istruzioni del Direttore Generale, il progetto del bilancio annuale di previsione e i relativi progetti di variazione;

2° compilare la nomenclatura dei conti e predisporre le successive sue modificazioni;

3° tenere in evidenza:

a) i conti riassuntivi delle entrate e delle spese, in relazione ai capitoli del bilancio ed alla nomenclatura dei conti;

b) i conti riassuntivi del patrimonio e delle variazioni che avvengono nella sua consistenza;

4° seguire, durante l'esercizio, la gestione finanziaria dell'Amministrazione nello svolgimento delle entrate e delle spese, sia nel loro insieme, come nelle loro singole categorie, determinandone i risultati mediante situazioni mensili da comunicarsi ai Ministri dei Lavori Pubblici e del Tesoro anche agli effetti del presunto versamento dell'avanzo della gestione;

5° formare il consuntivo annuale ed i relativi allegati, preparando gli schemi dei disegni di legge per l'approvazione delle eventuali eccedenze di spese; predisporre le risposte ai quesiti delle Giunte Parlamentari e del Governo in materia di bilancio;

6° studiare e compilare i regolamenti e le disposizioni relative alle proprie operazioni contabili ed ai servizi di cassa; esaminare le proposte di regolamenti e di istruzioni degli altri Servizi ed Unità speciali, quando contengano disposizioni che interessino gli ordinamenti contabili; esaminare e risolvere le questioni di carattere contabile in genere, che dai Servizi ed Unità speciali gli vengono formulate;

7° prendere le iniziative ed i provvedimenti necessari per assicurare a norma delle disposizioni vigenti, la regolarità delle scritture e delle contabilità dei Servizi, delle Unità speciali ed Uffici dipendenti;

8° vigilare sul funzionamento degli Uffici distaccati di Ragioneria curandone l'uniformità di condotta coll'esaminarne e disciplinarne i lavori; sorvegliare sul funzionamento delle Casse Compartimentali, delle gestioni dei Magazzini, dei Depositi, delle scorte e del materiale d'esercizio anche mediante verifiche straordinarie; esercitare il controllo sulla gestione dei fondi di scorta e in genere su quella dei mandati di anticipazione presso Funzionari addetti ai Servizi ed alle Unità speciali;

9° esercitare la vigilanza sui prodotti del traffico accertati dagli Uffici Controllo prodotti;

10° accertare le entrate e le spese da esso direttamente amministrate e compilarne i riassunti; controllare la regolarità dei documenti di entrata e di spesa di cui abbia avocato a sè il riscontro;

11° provvedere agli occorrenti passaggi di fondi tra le Casse, tenere i conti correnti colla Tesoreria Centrale dello Stato e colle Sezioni di Tesoreria Provinciale; tenere i conti correnti con altre Amministrazioni e con terzi, nonchè le registrazioni sussidiarie dirette ad assicurare la regolare liquidazione dei conti delle gestioni speciali e di cassa; tenere la contabilità della gestione delle pensioni e dei sussidi e di quelle altre speciali gestioni che gli siano affidate; liquidare i conti delle spese e degli introiti delle stazioni e dei tronchi comuni con altre ferrovie;

12° tenere i registri delle autorizzazioni delle spese complementari, di quelle della parte straordinaria del bilancio e di quelle per acquisto e costruzione di case economiche per i ferrovieri;

13° provvedere all'osservanza delle forme e garanzie necessarie per la legittimità dei pagamenti in conformità delle leggi vigenti, esaminare la legalità e gli effetti delle notificazioni e degli atti ricevuti dall'Amministrazione in tale materia, e dare gli ordini e i provvedimenti relativi per l'esecuzione dei pagamenti;

14° provvedere all'esame e all'esecuzione di tutti gli atti e contratti notificati all'Amministrazione per cessioni di crediti, pegni, delegazioni, mandati ad esigere, sequestri, pignoramenti e di ogni altro atto che abbia lo scopo d'impedire, trattenere, o vincolare il pagamento di qualsiasi somma spettante a fornitori, appaltatori o a qualsiasi altro creditore dell'Amministrazione;

15° provvedere all'esame e all'esecuzione di tutti gli atti e contratti per cessioni, sequestri e pignoramenti di stipendi e salari del personale, pensioni o indennità, e alle norme e istruzioni per l'applicazione e l'esecuzione delle leggi e regolamenti vigenti in materia;

16° provvedere alla gestione dei mutui al personale sul residuo attivo della gestione del fondo pensioni e sussidi a termini dell'art. 10 della legge 19 giugno 1913 N. 641;

17° amministrare i fondi di garanzia istituiti con le leggi 30 giugno 1908 N. 335 e 14 luglio 1910 N. 444;

18° rivedere i rapporti e partecipare direttamente od a mezzo dei propri Uffici distaccati alle inchieste sulle anormalità che si verificano nei servizi contabili e di cassa;

19° comunicare alla Corte dei Conti gli atti e le contabilità necessari per l'esercizio del suo riscontro e corrispondere colla medesima per la trattazione delle questioni che ne derivano;

20° trattare tutti gli altri affari inerenti alla propria competenza e previsti dalle apposite disposizioni.

Art. 5.

Il Servizio Centrale di *Ragioneria* esplica sulla revisione dei prodotti del traffico la vigilanza di cui al N. 8 dell'articolo precedente:

1° con l'esame delle contabilità riassuntive rimessegli dall'Ufficio Contabilità prodotti, con facoltà di richiedere ulteriori documenti giustificativi degli elementi accertati dagli Uffici di controllo e regolati in contabilità;

2° con la verifica a fine d'anno della dimostrazione dei saldi dei diversi conti forniti dall'Ufficio di Contabilità prodotti;

3° con saltuarie ispezioni all'Ufficio Contabilità prodotti ed occorrendo agli Uffici di Controllo prodotti per tutto quanto concerne la tenuta delle scritture contabili.

Art. 6.

Al Capo Servizio della Ragioneria sono attribuite e delegate le seguenti facoltà:

a) assunzione temporanea di personale avventizio per gli Uffici centrali e distaccati, nei limiti delle piante organiche e colle norme stabilite;

b) l'assegnazione in via permanente di funzioni superiori attinenti a qualifiche del grado 7° od inferiori, eccettuati i sotto-ispettori, con le norme e limitazioni stabilite;

c) autorizzazione del lavoro straordinario per il personale del Servizio e degli Uffici distaccati, entro il limite di spesa annua assegnato;

d) spostamento temporaneo di personale fra gli Uffici distaccati e fra essi ed il Servizio Centrale;

e) traslochi nell'interno del Servizio degli agenti del grado 5° ed inferiori, dandone partecipazione al servizio del Personale;

f) reciproci cambi di servizio fra agenti della stessa qualifica appartenenti al grado 8° ed inferiori, e su domanda degli interessati, informandone il Servizio del Personale;

g) concessione di congedi ordinari al personale degli Uffici centrali ed ai Capi degli Uffici distaccati;

h) concessione dei congedi straordinari senza paga fino a tre mesi al personale del Servizio dei gradi 5° ed inferiori, purchè non importino aumento di spesa;

i) rilascio dei biglietti di servizio, buoni bagaglio e lettere di porto, in conformità al Regolamento ed alle relative norme di applicazione;

l) concessione di gratificazioni, di sussidi ed anticipazioni nei limiti e nelle forme stabilite dalle apposite disposizioni;

m) applicazione delle punizioni nei limiti di competenza fissati dal Regolamento del personale.

Art. 7.

Il servizio Centrale di *Ragioneria* prende accordi col Servizio del Personale:

a) per le variazioni alle piante organiche del personale dei dipendenti uffici;

b) per l'interpretazione, sia di massima, sia nei casi singoli,

c) per le proposte di aumenti anticipati, di promozioni di grado e di esonero del personale e per tutti gli altri provvedimenti che eccedano la competenza del Capo Servizio.

Art. 8.

Il Servizio di *Ragioneria* prende accordi col Servizio Commerciale, per tutto quanto riguarda la vigilanza che deve esercitare sui prodotti del traffico, la tenuta delle scritture e dei registri presso gli Uffici di Controllo e di Contabilità, la documentazione delle contabilità e per le principali norme ed istruzioni colle quali la revisione e contabilizzazione dei prodotti viene disciplinata.

Art. 9.

Il Capo Servizio della *Ragioneria* sottopone al Direttore Generale gli Ordini di Servizio, le circolari, le istruzioni e le norme da pubblicarsi nel Bollettino Ufficiale, le relazioni al Consiglio di Amministrazione; la corrispondenza coi Ministeri, con le altre Amministrazioni e con terzi che si rivolgono direttamente al Direttore Generale, da questi assegnata al Servizio Ragioneria, o concernente quistioni di massima in materia contabile.

Il Capo Servizio della Ragioneria corrisponde direttamente con i Capi degli altri Servizi e delle Unità speciali, coi Capi Compartimento, cogli Uffici di altre Amministrazioni ferroviarie, nazionali ed estere, nonchè coi privati che a lui facciano capo per affari di sua competenza.

Corrisponde pure direttamente cogli uffici delle altre Amministrazioni dello Stato per affari o quistioni di ordinaria amministrazione, esclusi quelli trattati dai Gabinetti dei Ministeri.

Il Capo Servizio della Ragioneria corrisponde direttamente con le Divisioni Compartimentali, cogli Uffici di Controllo e Contabilità prodotti e coll'Economato, per comunicazioni però che non riguardino questioni di massima od attribuzioni di competenza dei rispettivi Servizi.

Art. 10.

Le attribuzioni degli Uffici distaccati di Ragioneria e della Sezione interna sono le seguenti:

a) esercitare il riscontro sulla regolarità dei documenti relativi alle entrate e alle spese dei Servizi ed Unità speciali e dei vari Uffici Compartimentali e distaccati, compresi nella circoscrizione ad essi Uffici di Ragioneria rispettivamente assegnata, salvo per quei documenti dei quali il Servizio di Ragioneria avocasse a sè il riscontro; compilare il ruolo paga del proprio personale ed emettere i mandati di pagamento, d'introito e d'ordine di competenza;

b) compilare o, se già compilati dai rispettivi Uffici, Servizi ed Unità speciali, controllare e tenere in evidenza i riassunti delle entrate e delle spese riguardanti detti Uffici, Servizi ed Unità speciali;

c) riassumere, con metodo preordinato ai fini della contabilità del Servizio Ragioneria, le contabilità mensili delle rispettive circoscrizioni da inviarsi al Servizio stesso coi relativi allegati giustificativi;

d) tenere i conti correnti con altre Amministrazioni e con terzi e le registrazioni ausiliarie dirette ad assicurare la regolare liquidazione dei conti del personale, delle gestioni speciali e di Cassa; tenere i singoli partitari delle spese complementari e patrimoniali, le registrazioni inerenti ai contratti attivi e passivi e tutte le altre stabilite da speciali istruzioni del Servizio Ragioneria; compilare i conti delle spese e delle entrate delle stazioni e dei tronchi comuni con altre ferrovie;

e) provvedere alla regolarizzazione dei versamenti e dei pagamenti che, a norma del regolamento di contabilità, possono essere eseguiti senza il previo mandato, e alla regolarizzazione dei mandati e ruoli in tutto o in parte inestinti; sorvegliare sul sollecito versamento, da parte delle stazioni, delle carte contabili trovate giacenti in occasione delle verifiche disposte dal Servizio Commerciale;

f) controllare le operazioni delle Casse comprese nella propria circoscrizione ed eseguire almeno ogni tre mesi verifiche alle Casse medesime; impartire loro le necessarie ed opportune disposizioni in base alle istruzioni del Servizio di Ragioneria; vigilare, anche mediante verifiche saltuarie sulla gestione dei fondi di scorta e dei mandati di anticipazione presso Funzionari addetti ad Uffici Compartimentali o distaccati compresi nella propria circoscrizione;

g) tenere l'inventario e le contabilità del materiale di esercizio dei Servizi, Unità speciali e Uffici aventi sede nella propria circoscrizione; eseguire le relative verifiche;

h) eseguire ai Magazzini e alle scorte depositate lungo la linea o in pertinenze estranee al Magazzino le verifiche disposte dal Servizio di Ragioneria o da questo autorizzate in seguito a proposte degli stessi Uffici di Ragioneria;

i) seguire l'andamento delle entrate (esclusi i prodotti del traffico) e delle spese d'indole locale delle rispettive circoscrizioni, riferendone ai competenti Uffici e, se del caso, al Servizio Centrale di Ragioneria;

l) esaminare e risolvere i quesiti in materia contabile posti dalle Divisioni e dagli Uffici della propria circoscrizione, quando non implichino questioni di massima, nel qual caso dovrà essere sentito in precedenza il Servizio di Ragioneria;

m) trattare tutti gli affari inerenti alla propria competenza e previsti dalle vigenti disposizioni;

n) provvedere, a mezzo delle dipendenti Casse:

1. al ricevimento, controllo e registrazione dei versamenti eseguiti dalle stazioni;

2. al pagamento, o direttamente a mezzo dei pagatori od a mezzo delle stazioni, dei ruoli-paga del personale, dei mandati e degli ordini speciali;

3. a tutte le altre operazioni accessorie relative al movimento del danaro e alla contabilità della Cassa.

Art. 11.

Ai Capi degli Uffici distaccati di Ragioneria e della Sezione interna spetta:

— di sorvegliare direttamente l'andamento dei servizi contabili e di cassa del proprio Ufficio e di vigilare, anche mediante ispezioni, sulla regolarità delle scritture degli Uffici contabili delle Divisioni e degli Uffici Compartimentali, tenendone informato con apposite relazioni mensili il Capo del Servizio di Ragioneria;

— di prendere opportuni accordi colle Divisioni compartimentali e cogli altri Uffici su tutto quanto ha attinenza coi servizi contabili e di cassa;

— di prendere tempestivamente le iniziative di propria competenza, per assicurare il regolare svolgimento dei servizi contabili della propria circoscrizione;

— di studiare e proporre quanto ritengono necessario ed utile al perfezionamento del servizio.

Ai Capi degli Uffici distaccati di Ragioneria e della Seziono interna è poi deferita la firma:

— di tutti i mandati e ruoli appartenenti alla contabilità della propria circoscrizione;

— degli ordini e disposizioni alle Casse e in genere di tutti gli atti e documenti che emanano dall'Ufficio di Ragioneria.

Art. 12.

Ai Capi degli Uffici distaccati di Ragioneria e della Sezione interna sono delegate le seguenti facoltà nei riguardi del dipendente personale:

a) concessione dei congedi ordinari;

b) rilascio di biglietti di servizio, buoni bagaglio e lettere di porto, in conformità al Regolamento ed alle relative Norme d'applicazione;

c) concessione di anticipazioni, nei limiti e con le norme stabiliti;

d) provvedimenti disciplinari nei limiti di competenza stabiliti dal Regolamento del personale.

Art. 13.

I Capi degli Uffici distaccati di Ragioneria e della Sezione interna intervengono alle sedute del Comitato d'esercizio tutte le volte che vi siano posti in discussione argomenti aventi attinenza ai servizi contabili e di cassa, come pure a tutte le altre sedute a cui il Capo Compartimento ritenga opportuno d'invitarli.

Art. 14.

I Capi degli Uffici distaccati di Ragioneria e della Sezione interna per gli affari la cui risoluzione non sia nelle loro facoltà, corrispondono col Capo Servizio della Ragioneria.

Essi poi corrispondono in via ordinaria, oltrechè colle stazioni, colle Divisioni compartimetali e colle altre Ragionerie, coi Servizi centrali e con gli Uffici distaccati in quanto rassegnano all'Ufficio di Ragioneria la rispettiva contabilità.

La corrispondenza e i documenti sono firmati con la indicazione: « Il Capo dell'Ufficio di Ragioneria ».

Colla pubblicazione del presente Ordine Generale restano abrogati gli Ordini Generali 4-1906 e 26-1912 ed ogni altra contraria disposizione.

Approvato dal Consiglio di Amministrazione nelle seduta del 13 *giugno* 1914.

Ordine Generale N. 5. (S.).

Ordinamento del Servizio Sanitario.

(R. D. 728 del 28 giugno 1912 e R. D. 905 del 5 agosto 1912.

Art. 1.

Il Servizio *Sanitario* costituisce uno dei Servizi Centrali della Direzione generale ed ha alla propria dipendenza 5 Uffici distaccati con sede rispettivamente a Torino, Milano, Firenze, Napoli e Palermo.

Esso è retto da un Capo Servizio che risponde del suo andamento e provvede, o nella propria competenza o provocando le decisioni del Direttore generale o del Consiglio di Amministrazione, per tutti gli affari e le materie secondo il Regolamento per il Servizio Sanitario delle Ferrovie dello Stato approvato con decreto del Ministro dei LL. PP. n. 95161 del 31 dicembre 1913 e secondo il presente Ordine Generale.

Art. 2.

Alla Sede centrale il Servizio *Sanitario* è costituito da 2 uffici colle seguenti attribuzioni:

Ufficio 1° - Accertamenti sanitari, Infortuni, Medicina Legale, Soccorsi;

Ufficio 2° - Igiene, Malaria, Statistica, Contabilità.

È riservata al Capo Servizio la diretta dirigenza nella trattazione degli affari di Segreteria e di personale.

I 5 Uffici distaccati hanno giurisdizione:

— quello di Torino nelle circoscrizioni dei Compartimenti di Torino e Genova;

— quello di Milano nelle circoscrizioni dei Compartimenti di Milano e Venezia;

— quello di Firenze nelle circoscrizioni dei Compartimenti di Firenze e Bologna;

— quello di Napoli nelle circoscrizioni dei Compartimenti di Napoli, Bari e Reggio Calabria;

— quello di Palermo nella circoscrizione del Compartimento di Palermo.

Presso la sede centrale è istituita una Sezione interna che ha giurisdizione, colle attribuzioni di Ufficio distaccato, nelle circoscrizioni dei Compartimenti di Roma ed Ancona.

I detti cinque Uffici e la Sezione interna possono avere Ispettori distaccati, con funzioni esclusivamente tecniche, di vigilanza e di controllo, nelle sedi che saranno stabilite dal Direttore Generale.

Art. 3.

Oltre alle attribuzioni tecniche conferitegli dal Regolamento sovradetto il Servizio Sanitario ha le attribuzioni seguenti di carattere amministrativo:

1° Studio e preparazione dei Regolamenti, delle circolari e delle istruzioni di servizio;

2° Proposte relative alle piante organiche degli uffici del Servizio;

3° Proposte di assunzione, di nomina in prova e di nomina a stabile del personale;

4° Compilazione e presentazione degli elenchi degli agenti dipendenti aventi diritto agli aumenti normali;

5° Compilazione e presentazione delle proposte di aumenti anticipati e delle promozioni di grado degli agenti dipendenti;

6° Concessioni di anticipazioni, sussidi e gratificazioni agli agenti dipendenti nei limiti della competenza del Capo Servizio e presentazione delle analoghe proposte per quelle eccedenti tale competenza;

7° Concessione di congedi, disposizione di traslochi per gli agenti dipendenti nei limiti della competenza del Capo Servizio e presentazione delle proposte analoghe per quelle che eccedano tale competenza;

8° Applicazione delle pene disciplinari agli agenti dipendenti nei limiti della competenza del Capo Servizio e presentazione delle analoghe proposte per quelli che eccedano tale competenza; esame dei ricorsi e decisioni o presentazione delle proposte in merito;

9° Proposte riguardanti la conservazione sui ruoli degli agenti dipendenti nei casi di malattia, le aspettative, gli esoneri e l'accettazione delle dimissioni;

10° Tenuta dei fogli matricolari e degli stati di famiglia degli agenti, compilazione dei ruoli delle loro competenze, gestione del fondo scorta, tenuta degli inventari degli Uffici della sede centrale e distaccati, rilascio dei biglietti di servizio, dei buoni bagagli e delle lettere di porto in conformità del Regolamento; richieste di oggetti di consumo, stampati, cancelleria ai competenti magazzini; presentazione dei preventivi del materiale di esercizio;

11° Proposte relative agli organici del personale sanitario ausiliare;

12° Proposte relative alle circoscrizioni dei nuovi riparti medici, ed alle eventuali modificazioni di quelle già esistenti, proposte dei compensi al personale sanitario ausiliare;

13° Gestione tecnica e amministrativa del personale sanitario ausiliare;

14° Disposizioni relative al ricovero degli agenti in speciali Istituti a scopo di osservazione e di cura: liquidazione delle spese relative e di quelle sostenute dagli agenti per curare postumi di lesioni o di malattie contratte in servizio;

15° Proposte per compensi a Sanitari estranei all'Amministrazione che abbiano prestato l'opera loro ad agenti o viaggiatori colpiti da infortunio o da malore;

16° Proposte per l'acquisto di febbrifughi;

17° Proposte e disposizioni per i mezzi di trasporto necessari ai medici di riparto perchè questi possano svolgere in modo efficace la loro azione profilattica e curativa;

18° Tassazione e rimborso delle spese per medicinali;

19° Approvazione delle proposte di cure balneari, termali, climatiche e kinesiterapiche;

20° Sorveglianza sulle spese del Servizio sanitario e compilazione del preventivo annuale delle spese stesse.

Art. 4.

Al Capo del Servizio Sanitario sono attribuite e delegate le seguenti facoltà:

a) stipulazione con definitiva validità ed obbligatorietà per l'amministrazione di contratti per forniture di farmachi agli agenti ferroviari che ne hanno diritto e di apparecchi ortopedici, o per ricovero di agenti o persone di loro famiglia in ospedali ed altri stabimenti di cura, quando l'importo dei contratti stessi non superi le lire 5000.

b) assunzione temporanea di personale avventizio per gli Uffici del Servizio centrali e distaccati, nei limiti delle piante organiche e colle norme stabilite;

c) assegnazione, in via permanente, di funzioni superiori attinenti a qualifiche del grado 7° ed inferiori, eccettuati i sottosipettori, colle norme e limitazioni stabilite;

d) autorizzazione del lavoro straordinario per il personale dipendente degli Uffici centrali e distaccati, nei limiti di spesa annua assegnata e colle norme stabilite;

e) traslochi nell'interno del servizio, degli agenti del grado 5° o di gradi inferiori, dandone partecipazione al Servizio del Personale;

f) reciproci cambi di Servizio fra agenti della stessa qualifica appartenenti al grado 8° od a gradi inferiori su domanda degli interessati informandone il Servizio del Personale;

g) concessione dei congedi ordinarî agli agenti della sede centrale ed a quelli degli Uffici distaccati, in quanto ecceda la competenza dei Capi degli Uffici stessi;

h) concessione di congedi straordinarî senza paga fino a tre mesi e purchè non importino aumenti di spesa, agli agenti della Sede Centrale e degli Uffici distaccati dei gradi 5° ed inferiori;

i) concessione di gratificazioni, di sussidi e di anticipazioni nei limiti e nelle forme stabilite dalle apposite disposizioni;

l) rilascio dei biglietti di servizio, dei buoni bagaglio e delle lettere di porto in conformità al regolamento ed alle relative norme d'applicazione;

m) applicazione dei provvedimenti disciplinari nei limiti di competenza stabiliti dal regolamento del personale.

Art. 5.

Il Servizio *Sanitario* prende accordi:

1° Col Servizio Segretariato:

a) per compensi a Sanitari estranei, che abbiano data la loro opera ad agenti o viaggiatori colpiti da infortunio o malore;

b) per lo studio (a mezzo dell'Istituto Sperimentale) di questioni riguardanti l'igiene;

c) per la statistica della morbosità del personale ferroviario;

2° Col Servizio del Personale:

a) per le variazioni nelle piante organiche degli Uffici dipendenti;

b) per l'interpretazione sia di massima che in casi singoli del Regolamento del personale, delle disposizioni sulle competenze accessorie, nonchè del Regolamento per il Servizio Sanitario per ciò che riguarda la gestione amministrativa del personale sanitario ausiliario;

c) per stabilire le norme da seguirsi nell'accertamento dell'idoneità per l'ammissione degli aspiranti ad impiego, per la conservazione in servizio degli agenti, per l'assegnazione degli agenti a diverse mansioni, per le visite di revisione e per quelle di quiescenza;

d) per le visite di revisione agli effetti dell'indennità a termini dell'art. 13 della legge sugli infortuni;

e) per la sorveglianza sui dormitori in quanto riguarda l'applicazione delle disposizioni impartite in materia di igiene; per la classificazione delle zone malariche agli effetti della relativa indennità;

f) per tutti i provvedimenti relativi alla assunzione ed alla gestione del personale sanitario ausiliario che escono dai limiti

di competenza del Capo del Servizio e che devono essere approvati, a sensi del Regolamento per il Servizio Sanitario, dal Direttore Generale o dal Consiglio di Amministrazione;

g) per le proposte di aumenti anticipati, di promozioni di grado e d iesonero del personale e per tutti gli altri provvedimenti riguardanti il personale che eccedano la competenza del Capo Servizio;

3° Col Servizio Legale:

per l'assistenza in materia d'infortuni e per la preparazione degli elementi di difesa dell'Amministrazione in tutti i gradi giurisdizionali, in caso di controversie giudiziarie in materia sanitaria;

4° Col Servizio Ragioneria:

per tutto quanto riflette la contabilità del Servizio;

5° Col Servizio Lavori:

per i mezzi di trasporto necessari nelle località malariche;

6° Col Servizio Approvvigionamenti:

per i progetti e preventivi per l'acquisto del materiale di soccorso, degli apparecchi di protesi, dei presidi chirurgici, dei febbrifughi e dei mezzi di disinfezione;

7° Coi Servizi dell'esercizio e con le Unità speciali per tutto quanto ha tratto alla tutela dell'igiene nei locali delle stazioni, nei dormitori, nei ristoranti, e nelle rivendite di generi alimentari, nei piroscafi e nei treni;

8° Cogli stessi Servizi ed Unità speciali, perchè il personale dei treni, delle stazioni, delle officine, dei depositi e delle squadre di rialzo abbia le necessarie istruzioni per le prime cure da prestare ai feriti;

9° Coi Servizi Lavori e Costruzioni:

a) per l'accertamento della abitabilità dei fabbricati nuovi o in parte rifatti dando parere in materia di igiene;

b) per la delimitazione dei tratti di linea compresi nelle zone dichiarate malariche per Regio Decreto;

c) per l'applicazione e manutenzione delle protezioni meccaniche;

d) per l'igiene delle acque potabili.

Art. 6.

Gli Uffici Sanitari distaccati disimpegnano le attribuzioni loro assegnate dal Regolamento per il Servizio Sanitario secondo le direttive, le norme e le istruzioni loro impartite dal Capo del Servizio; disimpegnano pure tutti gli incarichi ad essi conferiti dallo stesso Capo Servizio.

Art. 7.

Ai Capi degli Uffici Sanitari distaccati e della Sezione interna sono delegate le seguenti facoltà nei riguardi del dipendente personale:

a) concessione dei congedi ordinari;

b) rilascio dei biglietti di servizio, buoni bagaglio e lettere di porto, in conformità al regolamento ed alle relative norme di applicazione;

c) concessioni di anticipazioni, nei limiti e con le norme stabilite;

d) provvedimenti disciplinari nella competenza stabilita dal regolamento del personale.

I Capi degli Uffici Sanitari e della Sezione interna intervengono alle sedute del Comitato d'esercizio tutte le volte che vi siano posti in discussione argomenti interessanti il servizio sanitario, e negli altri casi in cui il Capo Compartimento ritenga opportuno d'invitarli.

Art. 8.

Il Capo del Servizio Sanitario sottopone alla firma del Direttore Generale le istruzioni, le norme, le relazioni al Consiglio di amministrazione, le comunicazioni ai Servizi ed Unità Speciali contenenti disposizioni di massima e rappresentanti impegni dell'Am-

ministrazione; la corrispondenza coi Ministeri, con le altre Amministrazioni ed Enti in genere e coi terzi che si rivolgono direttamente al Direttore Generale e da questi assegnata al Servizio Sanitario.

Corrisponde a propria firma con i Capi degli altri Servizî e delle Unità speciali, con i Capi compartimento, con l'Istituto Sperimentale con i propri uffici distaccati e coi terzi che a lui facciano capo per questioni ed affari di sua competenza.

I Capi degli Uffici distaccati corrispondono con le Divisioni compartimentali e cogli altri Uffici della propria circoscrizione per gli affari di loro competenza, coi dipendenti Ispettori sanitari, coi Consulenti, Specialisti, Medici aiuti e Medici di riparto; coi Capi di stabilimenti Sanitari pel ricovero di agenti o persone di famiglia.

Art. 9.

I sanitari mantenuti in servizio in seguito al disposto dell'Articolo 63 del Regolamento restano, in relazione delle loro qualifiche, a disposizione del Capo Servizio e dei Capi degli Uffici, nella cui circoscrizione risiedono per quegli incarichi che saranno loro affidati.

Colla pubblicazione del presente Ordine Generale restano abrogati gli Ordini generali 40-1905 e 24-1912 e tutte le altre contrarie disposizioni.

Approvato dal Consiglio d'amministrazione nell'adunanza del 13 *giugno* 1914.

Ordine Generale N. 6. (S.).

Ordinamento del Servizio Approvvigionamenti.

(RR. Decreti N. 728 e N. 905 del 28 giugno e 5 agosto 1912).

Art. 1.

Il Servizio *Approvvigionamenti* costituisce uno dei Servizi centrali della Direzione Generale, provvede all'acquisto del materiale rotabile, del materiale per il servizio di navigazione, del materiale di armamento e materiale fisso, dei macchinari ed altri oggetti di inventario, dei materiali da lavoro e di consumo, ed in genere di tutto quanto occorre per l'esercizio ed eventualmente per la costruzione delle ferrovie dello Stato e per il servizio di Navigazione affidato alle ferrovie stesse, esclusi i materiali da costruzione come calce, mattoni, pietre, ghiaia e simili, del cui acquisto si occupano il Servizio Lavori ed il Servizio Costruzioni.

Dei materiali ed oggetti acquistati, escluso il materiale rotabile e quello galleggiante, cura anche il ricevimento, la conservazione e la distribuzione ai Servizi che devono impiegarli.

Il Servizio *Approvvigionamenti* provvede inoltre ad eventuali acquisti e forniture per altre Amministrazioni dello Stato.

Art. 2.

Il Servizio *Approvvigionamenti* è retto da un Capo Servizio che risponde dell'andamento del Servizio stesso e provvede, nella propria competenza o provocando le decisioni di competenza del Direttore Generale o del Consiglio di Amministrazione, per tutti gli affari della propria gestione secondo il presente Ordine Generale.

Art. 3.

Il Capo Servizio è coadiuvato da un Sotto-Capo Servizio, che lo sostituisce in caso di assenza o di impedimento (1).

Art. 4.

Il Servizio Approvvigionamenti è composto dei seguenti Uffici:

1. Affari generali; gare; statistiche; studi; impianti.

2. Materiale rotabile; galleggianti; macchinario d'officina.

3. Combustibili; lubrificanti; materie d' illuminazione. È annesso a questo Ufficio una Sezione, con sede a Cardiff, per le pratiche d'acquisto, per il ricevimento dei carboni e per il noleggio dei trasporti anche per conto della R. Marina (2).

4. Pezzi di ricambio e materiali metallici da lavoro per rotabili e macchinario; materiali d'impiego dei Riparti tecnici del Movimento; materiali per impianti ed esercizio delle linee a trazione elettrica.

5. Materiali diversi da lavoro e di consumo; legnami da lavoro; minuto materiale d'esercizio.

6. Materiale metallico d'armamento; meccanismi fissi.

7. Legnami d'armamento.

8. Stampati e cancelleria.

9. Vestiario; acquisto stoffe; confezione e distribuzione degli effetti d'uniforme.

---

(1) Provvisoriamente sono addetti al Servizio Approvvigionamenti due Sotto Capi Servizio che coadiuvano il Capo Servizio e lo sostituiscono in caso di assenza o di impedimento, ciascuno per la parte assegnatagli, secondo disposizioni interne del Servizio, approvate dal Direttore generale.

(2) L'Ufficio 3° tratta anche gli affari relativi alle provviste per la rete libica di cui al R. D. 9 marzo 1913 n. 314 modificato dal R. D. 15 gennaio 1914, n. 75.

10. Contabilità degli approvvigionamenti.

11. Contabilità riassuntiva dei Magazzini, Depositi combustibili ed Agenzie; vendite di materiali; inventari e contabilità dei fondi scorta del Servizio; bilanci della gestione autonoma dei Magazzini (1).

12. Segreteria; affari di personale.

Taluni di detti Uffici sono raggruppati sotto la dirigenza di Capi Divisione.

Art. 5.

Il Servizio *Approvvigionamenti* ha alla sua diretta dipendenza, nelle sedi che sono fissate dal Direttore generale:

— gli Ispettorati di Riparto

— i Magazzini

— i Depositi combustibili

— le Agenzie marittime

— le Agenzie per la sorveglianza delle Fabbriche di mattonelle.

Art. 6.

Le attribuzioni del Servizio *Approvvigionamenti* sono le seguenti:

1. Esame e verifica dei preventivi di acquisto di materiali speciali, della cui compilazione hanno incarico altri Servizi a norma dei rispettivi Ordini generali, regolando la provvista dei materiali medesimi in relazione al fondo di dotazione stabilito per le scorte di Magazzino;

(1) Provvisoriamente con sede a Torino.

2. compilazione dei preventivi degli altri materiali di ogni genere in relazione ai bisogni dell'esercizio, ed al fondo di dotazione stabilito;

3. pratiche di acquisto e contrattazioni per tutti i materiali da provvedere; gare; trattative private con le Ditte fornitrici; stipulazioni ed approvazione dei contratti; approvazione degli acquisti di urgenza eventualmente fatti da altri Servizi;

4. revisione e liquidazione delle fatture presentate dalle ditte;

5. emissione dei mandati di pagamento, d'introito e di ordine;

6. concessione di proroghe nelle consegne dei materiali;

7. applicazione delle penalità dipendenti dalla mancata esecuzione dei contratti di fornitura; esame delle domande presentate dalle ditte in merito alle penalità loro applicate, definizione delle vertenze relative;

8. accettazione o rifiuto dei materiali consegnati dalle ditte in eccedenza a quelli compresi nelle ordinazioni;

9. tenuta dell'elenco dei fornitori da interpellarsi per gli acquisti a licitazione o a trattativa privata;

10. noleggio di vapori e velieri per il trasporto di carboni e di altri materiali;

11. stipulazione ed approvazione dei contratti con le imprese per il trasbordo, carico, scarico ed accatastamento di carboni e di altri materiali;

12. ricevimento del carbone e di altri materiali ai porti di sbarco;

13. raccolta di notizie sulle qualità, sull'andamento e sui movimenti del mercato dei vari materiali che si acquistano ed in particolare dei carboni;

14. ripartizione dei materiali acquistati fra i Magazzini e i Depositi combustibili e spostamento di quelli di scorta;

Bollo della stazione di partenza

ALLEGATO B DELLA RELATIVA CONVENZIONE.

FERROVIE DELLO STATO

Trasporti in Conto corrente a Grande Velocità

eseguiti dal Ministero dell'Interno (Direzione Generale della Sanità Pubblica) e dalle Autorità dipendenti

Stazione mittente: .... Stazione destinataria .... per (1) ....

N.° { di spedizione .... { dell'etichetta ....

NOTA DI SPEDIZIONE

(2) *Via da percorrere* ....

Transito ....

(SPEDITORE) .... (DESTINATARIO) ....

Il sottoscritto richiede il trasporto delle merci ecc. infra notate sottoponendosi alle tariffe e condizioni vigenti sulle linee che le merci devono percorrere.

Provenienza della merce: .... Porto in Conto corrente .... Consegna in Stazione

QUANTITÀ dei colli e dei veicoli e qualità dell'imballaggio	NATURA DELLA MERCE	MARCHE e NUMERI	PESO LORDO in chilogrammi		DIMENSIONI E VOLUME delle merci voluminose		DISTINTA DELLE TASSE		
			dichiarato	riconosciuto	dichiarati	riconosciuti			
							QUOTE della rete di Stato		
							Porto		
							»		
							Tassa di bollo. . . .		
							Magazzinaggio o sosta in partenza.		
							Sopratassa in caso di abusi		
							Uso della gru		
							Copertoni		
							QUOTE delle linee di Navigazione dello Stato		
							Nolo		
							Soprat. in caso di abusi.		
							Diritti di pesatura . . .		
							Magazzinaggio o sosta in arrivo.		
							TOTALE L.		

Trasporto in Conto corrente, scortato dalla richiesta Mod. C. N.° .... *rilasciata da* .... *il* ....

A .... *li* .... *191*...

FIRMA DELLO SPEDITORE

Ripartizione delle tasse

							Totale

Ricevuta la spedizione nel giorno sudd.° alle ore .... *e portata in conto sul riassunto delle spedizioni del* .... *191*...

Il Capo della stazione di partenza

Registrata la spedizione al N. .... *d'arrivo del* .... *191*... *e portata in conto sul riassunto degli arrivi del* .... *191*...

Il Capo della stazione di arrivo

(1) (2) (3) } Veggansi a tergo le avvertenze per la compilazione della nota di spedizione e del bollettino di consegna.

FAC-SIMILE (originale in carta color camoscio).

Spazio riservato per i conteggi del Controllo.

(Luogo pel taglio)

Allegato B all'Ordine di Servizio N. 206-1914.

FERROVIE DELLO STATO

BOLLETTINO DI CONSEGNA

Trasporti in Conto corrente a Grande Velocità

eseguiti dal Ministero dell'Interno (Direzione Generale della Sanità Pubblica) e dalle Autorità dipendenti.

Spedizione a grande velocità da ....

diretta al ....

in ....

Porto in conto corrente .... Consegna in stazione

Quantità dei colli e dei veicoli e qualità dell'imballaggio	Natura della merce	Marche e numeri	Peso lordo in chilogrammi		Dimensioni e volume delle merci volumin.	
			dichiarato	riconosciuto	dichiarati	riconosciuti

Trasporto in Conto corrente, scortato dalla richiesta Mod. C. N. .... *rilasciata da* .... *li* ....

SPEDIZIONE { *numero* .... { *data* ....

ARRIVO { *numero* .... { *data* ....

SVINCOLO { *numero* .... { *data* ....

A .... *li* *191*

FIRMA DELLO SPEDITORE

Il Capo della stazione di arrivo

FERROVIE DELLO STATO

FERROVIE DELLO STATO

Stazione di .... N. .... di spedizione

FERROVIE DELLO STATO

RICEVUTA DI SPEDIZIONE

Trasporti in Conto corrente a Grande Velocità

eseguiti dal Ministero dell'Interno (Direzione Generale della Sanità Pubblica) e dalle Autorità dipendenti

Ricevuto da ....

le merci infraspecificate per la spedizione a Grande Velocità in Conto corrente al ....

Specificazione delle merci	Marche e numeri	Peso in chilogr.	Dimensioni e volume in metri cubi	ANNOTAZIONI
		dichiar.	dichiarato	
		riconos.	riconosciuto	

La spedizione sarà avviata a destinazione per la via di ....

il .... 191... alle ore ....

La ricevuta di spedizione dev'essere compilata per intiero dal capo stazione o da altro agente a ciò autorizzato, in caso diverso l'amministrazione non risponde delle conseguenze.

Il Capo della Stazione di partenza

(Luogo pel taglio)

AVVERTENZE

Lo speditore deve scrivere soltanto sulle righe punteggiate.

(1) Indicare la destinazione definitiva della merce e la provincia e circondario in cui si trova, nel caso che la destinazione sia oltre la ferrovia.

(2) La via da percorrere dev'essere indicata solo quando l'Amministrazione mittente voglia tassativamente imporla.

(3) Esporre la precisa indicazione della qualità della merce.

Materiale ammesso al trasporto.

1. — Padiglioni-ospedale, smontabili e trasportabili.
2. — Tende-ospedale, smontabili e trasportabili.
3. — Materiale di arredamento per i padiglioni-ospedale e tende-ospedale (brande, materassi, cuscini, biancheria, suppellettili e utensili vari).
4. — Stufe per disinfezione col vapore fluente (fisse e mobili su due o quattro ruote).
5. — Stufe per disinfezione con vapore sotto pressione (fisse e mobili su due o quattro ruote).
6. — Autoclavi per disinfezione con vapore, con formalina o con altre sostanze.
7. — Carrettini completi per disinfezioni.
8. — Apparecchi per disinfezione con formalina.
9. — Pompe spruzzatrici per disinfezioni con sostanze chimiche (a zaino, montate su carretto o con altri dispositivi).
10. — Cassette refrigeranti per trasporto di campioni di acqua potabile, di materiale patologico, di sieri, vaccini, ecc.
11. — Armamentari e cassette per diagnosi batteriologiche.
12. — Armamentari e cassette per analisi chimiche.
13. — Apparecchi per disinfezione con l'anidride solforosa (fissi, montati su due o quattro ruote).
14. — *Disinfettanti (miscela di sublimato corrossivo con cloruro sodico*, acido fenico grezzo o puro e derivati; formalina liquida o in pastiglie; soda caustica; acido solforico; saponi lisoformio; anidride solforosa liquida, zolfo greggio o raffinato, ecc.) condizionati a seconda della loro natura, in casse o cassette di legno, bidoni o fusti o cilindri di ferro, damigiane, sacchi, ecc.
15. — Sali vari di chinino e preparazioni chinacee (in casse o cassette).
16. — Trappole e altri mezzi per la cattura di animali infettanti.
17. — Gabbie per trasporto di animali da esperimento.

N. B. — Lo speditore risponde dell'esattezza delle indicazioni contenute sul documento di trasporto e sopporta tutte le conseguenze che possano derivare da dichiarazioni e scritturazioni erronee, poco precise o inintelligibili. Qualunque clausola, condizione o raccomandazione che potesse impegnare la responsabilità dell'Amministrazione, oltre i limiti del contratto per l'eseguimento dei trasporti in Conto corrente, s'intende di pieno diritto nulla ed inefficace.

Le diciture e le firme devono essere leggibili e tutte le correzioni e abrasioni devono essere vidimate dall'autorità speditrice.

DOCUMENTI CHE SCORTANO LA SPEDIZIONE

NUMERO d'ordine del documento	SPECIFICAZIONE

DICHIARAZIONE DI GARANZIA

(Questa dichiarazione deve essere compilata e firmata dal mittente nei casi previsti dalle tariffe e condizione pei trasporti)

Il sottoscritto esonera le Ferrovie *da qualsiasi responsabilità per* (*) ....

....

....

....

....

FIRMA DELLO SPEDITORE

....

(*) Specificare con la massima chiarezza i motivi speciali per cui le ferrovie sono esonerate da responsabilità.

FERROVIE DELLO STATO

TRASPORTI IN CONTO CORRENTE A PICCOLA VELOCITA'

eseguiti dal Ministero dell'interno (Direzione Generale della Sanità Pubblica) e dalle Autorità dipendenti

Da .... *a* ....

Via da percorrere ....

Transito di ....

SPEDIZIONE N. ....

del giorno .... *191* .... Convoglio N. ....

VIA PERCORSA

Bolli delle stazioni di diramazione e di transito.

1 2 3

4 5 6

VAGONI ADOPERATI PEL TRASPORTO

Categoria	Amministrazione proprietaria del vagone	Numero	Portata se da 6, 8, 10, 12 o più tonn.	Indicare se sono accoppiati	Peso lordo del vagone completo	Tara del vagone	Peso netto della merce

OSSERVAZIONI

....

....

....

....

....

....

....

Bollo del Convoglio che rimette la merce alla stazione destinataria.

Bollo della stazione di partenza

ALLEGATO C DELLA RELATIVA CONVENZIONE.

FERROVIE DELLO STATO

Trasporti in Conto corrente a Piccola Velocità

eseguiti dal Ministero dell'Interno (Direzione Generale della Sanità Pubblica) e dalle Autorità dipendenti

Stazione mittente: .... Stazione destinataria .... per (1) ....

N.° di spedizione / dell'etichetta

LETTERA DI PORTO

(2) Via da percorrere ....

Transito ....

(SPEDITORE) .... (DESTINATARIO) ....

Il sottoscritto richiede il trasporto delle merci, ecc., infra notate sottoponendosi alle tariffe e condizioni vigenti sulle linee che le merci devono percorrere.

Provenienza della merce: .... Porto in Conto corrente .... Consegna in Stazione

QUANTITÀ dei colli e dei veicoli e qualità dell'imballaggio	NATURA DELLA MERCE (3)		MARCHE e NUMERI	PESO LORDO in chilogrammi		DIMENSIONI E VOLUME delle merci voluminose		DISTINTA DELLE TASSE	
	dichiarata	voce di tariffa		dichiarato	riconosciuto	dichiarati	riconosciuti		
								QUOTE della rete d. Stato	
								Porto	
								Tassa di bollo	
								Magazzinaggio o sosta in partenza	
								Sopratassa in caso di abusi	
								Uso della gru	
								Copertoni	

Si domanda un vagone della portata di .... *tonnellate.*

Trasporto in Conto corrente, scortato dalla richiesta Mod. C. N.° .... *rilasciata da* .... *il* ....

Da chi eseguito il carico « Amministrazione ». *Da chi eseguito lo scarico* « Amministrazione ».

A .... *li* .... *191* ...... FIRMA DELLO SPEDITORE

QUOTE delle linee di Navigazione dello Stato

Nolo ....

Soprat. in caso di abusi ....

Diritti di pesatura ....

Magazzinaggio o sosta in arrivo ....

TOTALE L. ....

Ripartizione delle tasse

Ricevuta la spedizione nel giorno sudd.° alle ore .... *e portata in conto sul riassunto delle spedizioni del* .... *191* ...

Il Capo della stazione di partenza

Registrata la spedizione al N. .... *d'arrivo del* .... *191* ...... *e portata in conto sul riassunto degli arrivi del* .... *191* ...

Il Capo della stazione di arrivo

(1) (2) (3) Veggansi a tergo le avvertenze per la compilazione della lettera di porto e del bollettino di consegna.

FAC-SIMILE

(originale in carta color azzurro).

Spazio riservato per i conteggi del Controllo.

(Luogo pel taglio)

FERROVIE DELLO STATO

(Luogo pel taglio)

Allegato C all'Ordine di Servizio N. 206-1914.

FERROVIE DELLO STATO

BOLLETTINO DI CONSEGNA

Trasporti in Conto corrente a Piccola Velocità

eseguiti dal Ministero dell'Interno (Direzione Generale della Sanità Pubblica) e dalle Autorità dipendenti.

Spedizione a **Piccola Velocità** da ....

diretta al ....

in ....

Porto in conto corrente .... **Consegna in stazione**

Quantità dei colli e dei veicoli e qualità dell'imballaggio	Natura della merce (3)	Marche e numeri	Peso lordo in chilogrammi		Dimensioni e volume delle merci volumin.	
			dichiarato	riconosciuto	dichiarati	riconosciuti

Trasporto in Conto corrente, scortato dalla richiesta Mod. C. N. .... *rilasciato da* .... *li* ....

SPEDIZIONE	*numero* .... *data* ...... *191* ...	*A* ...... *li* ...... *191* ... FIRMA DELLO SPEDITORE
ARRIVO	*numero* .... *data* ...... *191* ...	
SVINCOLO	*numero* .... *data* ...... *191* ...	Il Capo della stazione di arrivo

FERROVIE DELLO STATO

Stazione di .... N. .... di spedizione

FERROVIE DELLO STATO

RICEVUTA DI SPEDIZIONE

Trasporti in Conto corrente a Piccola Velocità

eseguiti dal Ministero dell'Interno (Direzione Generale della Sanità Pubblica) e dalle Autorità dipendenti

Ricevuto da ....

le merci infraspecificate per la spedizione a **Piccola Velocità** in **Conto corrente** al ....

Specificazione della merce	Marche e numeri	Peso in chilogr.	Dimensioni e volume in metri cubi	ANNOTAZIONI
		dichiar.	dichiarati	
		ricono.	riconosciuti	

La spedizione sarà avviata a destinazione per la via di ....

il .... 191 ... alle ore ....

La ricevuta di spedizione dev'essere compilata per intiero dal capo stazione o da altro agente a ciò autorizzato; in caso diverso l'amministrazione non risponde delle conseguenze.

Il Capo della Stazione di partenza

AVVERTENZE

Lo speditore deve scrivere soltanto sulle righe punteggiate.

(1) Indicare la destinazione definitiva della merce e la provincia e circondario in cui si trova, nel caso che la destinazione sia oltre la ferrovia.

(2) La via da percorrere dev'essere indicata solo quando l'Amministrazione mittente voglia tassativamente imporla.

(3) Esporre la precisa indicazione della qualità della merce.

Materiale ammesso al trasporto.

1. — Padiglioni-ospedale, smontabili e trasportabili.
2. — Tende-ospedale, smontabili e trasportabili.
3. — Materiale di arredamento per i padiglioni-ospedale e tende-ospedale (brande, materassi, cuscini, biancheria, suppellettili e utensili vari).
4. — Stufe per disinfezione col vapore fluente (fisse e mobili su due o quattro ruote).
5. — Stufe per disinfezione con vapore sotto pressione (fisse e mobili su due o quattro ruote).
6. — Autoclavi per disinfezione con vapore, con formalina o con altre sostanze.
7. — Carrettini completi per disinfezioni.
8. — Apparecchi per disinfezione con formalina.
9. — Pompe spruzzatrici per disinfezioni con sostanze chimiche (a zaino, montate su carretto o con altri dispositivi).
10. — Cassette refrigeranti per trasporto di campioni di *acqua potabile*, di *materiale patologico, di sieri, vaccini, ecc.*
11. — *Armamentari e cassette per diagnosi batteriologiche.*
12. — *Armamentari e cassette per analisi chimiche.*
13. — Apparecchi per disinfezione con l'anidride solforosa (fissi, montati su due o quattro ruote).
14. — Disinfettanti (miscela di sublimato corrossivo con cloruro sodico: acido fenico grezzo o puro e derivati; formalina liquida o in pastiglie; soda caustica; acido solforico; saponi lisoformio; anidride solforosa liquida, zolfo greggio o raffinato, ecc.) condizionati a seconda della loro natura, in casse o cassette di legno, bidoni o fusti o cilindri di ferro, damigiane, sacchi, ecc.
15. — Sali vari di chinino e preparazioni chinacee (in casse o cassette).
16. — Trappole e altri mezzi per la cattura di animali infettanti.
17. — Gabbie per trasporto di animali da esperimento.

N. B. — Lo speditore risponde dell'esattezza delle indicazioni contenute sul documento di trasporto e sopporta tutte le conseguenze che possano derivare da dichiarazioni e scritturazioni erronee, poco precise o inintelligibili. Qualunque clausola, condizione o raccomandazione che potesse impegnare la responsabilità dell'Amministrazione, oltre i limiti del contratto per l'eseguimento dei trasporti in Conto corrente, s'intende di pieno diritto nulla ed inefficace.

Le diciture e le firme devono essere leggibili e tutte le correzioni e abrasioni devono essere vidimate dall'autorità speditrice.

DOCUMENTI CHE SCORTANO LA SPEDIZIONE

NUMERO d'ordine del documento	SPECIFICAZIONE

DICHIARAZIONE DI GARANZIA

(Questa dichiarazione deve essere compilata e firmata dal mittente nei casi revisti dalle tariffe e condizioni pei trasporti)

Il sottoscritto esonera le **Ferrovie** *da qualsiasi responsabilità per* (*) ....

FIRMA DELLO SPEDITORE

....

(*) Specificare con la massima chiarezza i motivi speciali per cui le ferrovie sono esonerate da responsabilità.

FERROVIE DELLO STATO

TRASPORTI IN CONTO CORRENTE A PICCOLA VELOCITA

eseguiti dal Ministero dell'Interno (Direzione Generale della Sanità Pubblica) e dalle Autorità dipendenti

Da .... **a** ....

Via da percorrere ....

Transito di ....

SPEDIZIONE N. ....

del giorno *191*

Convoglio N. ....

VIA PERCORSA

Bolli delle stazioni di diramazione e di transito.

1	2	3
4	**5**	**6**

VAGONI ADOPERATI PEL TRASPORTO

Categoria	Amministrazione proprietaria del vagone	Numero	Portata se da 6, 8, 10, 12 o più tonn.	Indicare se sono accoppiati	Peso lordo del vagone completo	Tara del vagone	Peso netto della merce

OSSERVAZIONI

....

Bollo del Convoglio che rimette la merce alla stazione destinataria.

15. custodia dei materiali nei Magazzini e nei Depositi combustibili; loro distribuzione ai Servizi in base alle richieste;

16 vendita di materiali;

17. provvedimenti per la riparazione degli oggetti riparabili versati a Magazzino;

18. acquisto delle stoffe ed accessori per vestiario e di altri effetti di uso del personale; confezione e distribuzione del vestiario uniforme;

19. tenuta dei conti correnti indicanti i movimenti di entrata e di uscita dei materiali nei Magazzini e Depositi combustibili; verifiche delle scorte;

20. contabilità d'ordine e riassuntiva delle forniture, dei versamenti, dei giri e delle vendite; contabilità delle forniture in conto spese di esercizio;

21. bilancio e dati statistici della gestione autonoma di Magazzino, compreso il movimento delle scorte in consegna ad altri Servizi, meno quello delle Costruzioni;

22. preventivo annuo delle spese del Servizio Approvvigionamenti;

23. indicazioni di massima ed esame dei progetti relativi ai nuovi impianti e alle modificazioni degli impianti del Servizio;

24. tenuta dei fogli matricolari e degli stati di famiglia relativi al personale del Servizio; compilazione dei ruoli delle competenze del personale stesso; rilascio dei biglietti di servizio, dei buoni bagaglio e delle lettere di porto in conformità ai Regolamenti;

25. gestione dei fondi di scorta e tenuta degli inventari del materiale di esercizio del Servizio;

26. altri affari concernenti gli approvvigionamenti ed i magazzini.

Art. 7.

Sono di competenza del Capo del Servizio *Approvvigionamenti*:

a) l'approvazione delle lettere d'obbligo e degli atti di sottomissione e la stipulazione, con definitiva validità ed obbligatorietà per l'Amministrazione, dei contratti per acquisti, per vendite di materiali, per servizi di trasbordo, carico e scarico, facchinaggio e simili e per riparazioni di materiali di magazzino fino ad un limite di spesa complessiva di lire diecimila se la contrattazione si fa previo pubblico incanto, o licitazione privata, e di lire cinquemila se per trattativa privata;

b) l'esonero dal pagamento delle penalità applicate alle ditte per ritardata esecuzione di contratti quando l'importo della somma da abbuonare non sia superiore a lire cinquecento, qualunque sia stato l'importo della somma in contratto e quello della multa applicata;

c) l'accettazione delle eccedenze sulle forniture previste in contratto quando l'importo della quantità eccedente non superi il dieci per cento di quello totale e in ogni modo la somma di lire cinquemila che, a norma del comma *a*) del presente articolo, il Capo servizio è autorizzato a spendere per trattativa privata;

d) l'iscrizione delle ditte nell'elenco di quelle ammesse alle forniture delle ferrovie dello Stato, e alle compere di materiali fuori uso;

e) la regolarizzazione delle differenze riscontrate nelle verifiche delle scorte dei materiali in genere;

f) l'assunzione temporanea di avventizi, nei limiti delle piante organiche fissate;

g) l'assegnazione in via permanente di funzioni superiori attinenti a qualifiche del grado 7° ed inferiori, eccettuati i Sotto Ispettori, con le norme e limitazioni stabilite;

h) i traslochi degli agenti del grado 5° ed inferiori, (dandone partecipazione al Servizio del Personale) purchè gli agenti trasferiti non abbiano per il fatto del trasloco l'assegnazione di funzioni superiori a quelle di cui il precedente comma *g*);

i) i reciproci cambi di servizio per domanda fra agenti della stessa qualifica appartenenti al grado 8° ed inferiori, dandone partecipazione al Servizio del Personale;

k) l'applicazione dei tipi d'orario del personale alle varie località e l'approvazione dei turni e degli orari di servizio in relazione alle disposizioni vigenti;

l) l'autorizzazione del lavoro straordinario ed a cottimo entro il limite di spesa assegnato e secondo le norme stabilite;

m) la concessione dei congedi ordinari;

n) la concessione dei congedi straordinari senza paga fino a tre mesi al personale del grado 5° ed inferiori, purchè non importino aumento di spesa;

o) la determinazione dei criteri per l'assegnazione dei premi e soprassoldi previsti dalle disposizioni sulle competenze accessorie per il personale dipendente e per quello di altri Servizi che compie funzioni per conto del Servizio Approvvigionamenti;

p) la concessione di gratificazioni, di sussidi e di anticipazioni al personale dipendente nei limiti e nelle forme stabilite dalle apposite disposizioni;

q) l'applicazione delle punizioni al proprio personale nei limiti di competenza fissati dal Regolamento del personale;

Art. 8.

Il Servizio *Approvvigionamenti* prende accordi col Servizio Personale:

a) per le variazioni alle piante organiche di ogni qualifica di agenti del Servizio;

b) per stabilire le norme generali da seguire nell'assegnazione in via permanente di funzioni superiori;

c) per lo studio e la compilazione delle norme regolanti gli orari del personale;

d) per l'interpretazione, sia di massima, sia nei singoli casi, del Regolamento del personale e delle disposizioni sulle competenze accessorie;

e) per i programmi di esame e per i criteri di accertamento dell'idoneità a determinate funzioni;

f) per le proposte di aumenti anticipati, di promozioni di grado, e di esonero del personale e per tutti gli altri provvedimenti riguardanti il personale che eccedano la competenza del Capo Servizio.

Art. 9.

Il Servizio *Approvvigionamenti* in relazione a quanto dispongono gli Ordini generali degli altri Servizi:

a) riceve da questi, in ordine ai fabbisogni ed alle condizioni tecniche di fornitura dei materiali di loro particolare interesse, le notizie ed i dati che gli fossero necessari per iniziare, condurre e definire con le ditte fornitrici le pratiche di acquisto; fornisce ai Servizi incaricati di compilare i preventivi di acquisto di determinati materiali speciali i dati che loro occorrono sulle rimanenze di magazzino; prende con essi gli accordi per la formazione degli elenchi delle ditte da invitare alle licitazioni ed alle trattative private e per le aggiudicazioni delle forniture, in quanto ciò sia richiesto da ragioni tecniche;

b) provoca, ove occorra, i pareri dei Servizi interessati sulle domande per proroghe di consegne di materiali e per condono delle penalità applicate in seguito a ritardata consegna;

c) procede d'accordo con detti Servizi per stabilire le norme circa le somministrazioni ed i versamenti di materiali, e in particolare col Servizio di Ragioneria circa le norme da seguire nella contabilità dei Magazzini rispetto a quella degli altri Servizi;

d) interviene nell'esame e nello studio dei progetti di sistemazione e di costruzione dei fabbricati e degli impianti destinati a suo uso;

e) sottopone al Servizio Legale le questioni d'indole giuridica che sorgono per fatto di provviste, vendite ed appalti, in ordine alla applicazione dei contratti ed alla liquidazione delle forniture;

f) si rivolge, ove occorra, al Servizio Segretariato (Istituto Sperimentale), per l'esame dei campioni di materiali presentati dalle ditte, per le verifiche delle forniture, per gli studi sul perfezionamento delle prescrizioni tecniche di fornitura, ed, in genere, per tutte le questioni per la risoluzione delle quali occorrono esperimenti di laboratorio.

Art. 10.

Il Capo del Servizio *Approvvigionamenti* sottopone alla firma del Direttore Generale le istruzioni, le norme, le relazioni al Consiglio di Amministrazione, le comunicazioni ai Servizi ed Unità speciali contenenti disposizioni di massima o rappresentanti impegni dell'Amministrazione non preventivamente autorizzati; la corrispondenza coi Ministeri, con le altre Amministrazioni od Enti in genere e coi terzi che si rivolgono direttamente al Direttore generale, in quanto non sia diversamente disposto;

— Corrisponde a propria firma con i Capi degli altri Servizi ed Unità speciali, con i Capi compartimento, con l'Istituto sperimentale, con i propri uffici distaccati, con gli Ispettori di Riparto, Magazzini ecc., da lui dipendenti, coi fornitori, con gli appaltatori e coi privati che a lui facciano capo per questioni ed affari di sua competenza;

— Corrisponde direttamente con le Divisioni compartimentali e con le Sezioni per richieste di dati e comunicazioni che interessano la gestione corrente del Servizio Approvvigionamenti, e non riguardino questioni di massima.

I Capi Divisione ed i Capi degli Uffici centrali sedenti a Roma possono essere autorizzati dal Capo servizio a corrispondere, per interpellanze e notizie puramente d'ordine, con i Capi di Magazzino, dei Depositi combustibili e delle Agenzie.

Il Capo dell'Ufficio 11°, sedente provvisoriamente a Torino, per tutto quanto riguarda disposizioni di massima per le trattazioni in genere degli affari più importanti, trasmette la corrispondenza al Capo del Servizio per la firma sua o del Direttore generale. Per quanto riguarda invece il disimpegno normale e corrente

delle sue attribuzioni, egli corrisponde direttamente coi Capi dei Servizi ed Unità speciali o dei loro Uffici distaccati, coi Capi compartimento, coi Capi delle Divisioni ed Uffici compartimentali, delle Sezioni, delle Officine, dei Riparti autonomi, con le Amministrazioni, ditte, privati acquirenti di materiali messi in vendita, oltrechè, bene inteso, con gli Ispettori di Riparto, Magazzini, ecc,. dipendenti dal Servizio Approvvigionamenti.

Art. 11.

Ispettori di Riparto.

Gli Ispettori di Riparto hanno l'incarico di sorvegliare in ogni sua parte la gestione dei Magazzini, dei Depositi combustibili, delle Agenzie marittime, e di quelle per le Fabbriche mattonelle comprese nella circoscrizione assegnata alla giurisdizione loro.

Essi sono tenuti perciò:

— a compiere frequenti e saltuarie verifiche delle scorte;

— ad assistere, ove sia necessario, alla introduzione nei Magazzini dei materiali acquistati, alla consegna di quelli venduti, ai ricevimenti dei carboni nei porti di sbarco, ai pagamenti dei noli dei vapori;

— ad accertare che la gestione amministrativa e contabile dei Magazzini, Depositi, ecc. sia regolare;

— a sorvegliare l'opera del personale;

— ad intervenire direttamente, ove occorra, in provvedimenti urgenti relativi alla gestione affidata alla loro sorveglianza;

— ad eseguire le inchieste e ad attendere a tutti gli altri incarichi che venissero di volta in volta loro affidati.

Art. 12.

Magazzini.

I Magazzini ricevono e tengono in custodia tutti i materiali ed oggetti che vengono acquistati o che sono versati dai Servizi, li distribuiscono ai Servizi stessi per il loro impiego, provvedono

a far riparare quelli che ne siano suscettibili, curano la consegna dei materiali venduti, ecc. Delle traverse e dei legnami d'armamento depositati temporaneamente nelle Stazioni di collaudo i Magazzini tengono carico puramente contabile, essendo tali materiali affidati in custodia ai rispettivi Capi stazione.

Tengono in evidenza sui conti correnti il movimento delle scorte e provvedono alla compilazione degli elenchi di addebito e di accredito ai Servizi, nonchè dei relativi rendiconti e del bilancio della situazione delle scorte.

I dirigenti dei Magazzini sono responsabili dei materiali loro affidati.

Art. 13.

Depositi combustibili.

I Depositi combustibili provvedono al ricevimento, conservazione e distribuzione di carboni, legna, olii e materie grasse per uso delle locomotive e dei motori, e sono classificati in due categorie:

Depositi autonomi, le cui gestioni attiva e contabile sono tenute direttamente dal Servizio Approvvigionamenti con personale proprio;

Depositi aggregati, la cui gestione attiva per conto del Servizio Approvvigionamenti è affidata al Servizio Movimento. Fra questi ultimi, alcuni Depositi non fanno normalmente somministrazioni di carbone, ma ne hanno scorte *di riserva* per bisogni eccezionali o per sussidio ad altri Depositi deficenti di aree.

I dirigenti dei Depositi aggregati per tutto quanto ha relazione con la gestione dei Depositi stessi, dipendono direttamente dal Capo del Servizio Approvvigionamenti.

I dirigenti dei Depositi combustibili sia autonomi che aggregati, sono responsabili dei materiali loro affidati.

Art. 14.

Agenzie Marittime.

Le Agenzie marittime, stabilite nei porti ove di regola approdano i bastimenti con materiali acquistati dall'Amministrazione, hanno incarico di ricevere i materiali stessi al loro arrivo, di regolare i rapporti con i Capitani marittimi e con le ditte per i noli dei vapori e per i trasbordi, di sorvegliare le operazioni di scarico, eseguire o curare che siano eseguite da chi compete le prove ed i prelievi di campioni stabiliti all'atto della consegna per i carboni e gli olî, curare la spedizione dei materiali ai Magazzini ed ai Depositi combustibili, attendere a tutte le pratiche amministrative inerenti agli incarichi loro affidati.

Art. 15.

Agenzie presso le fabbriche mattonelle.

Le Agenzie presso le Fabbriche mattonelle hanno l'incarico della sorveglianza tecnico-amministrativa degli stabilimenti privati nei quali, per conto dell'Amministrazione ferroviaria, si confezionano le mattonelle di carbone, restando peraltro al Servizio Trazione il controllo tecnico di tali forniture.

Le Agenzie esercitano il loro mandato con l'assistenza continua alla lavorazione delle mattonelle in fabbrica, col ricevere in consegna dalle ditte le mattonelle confezionate e con distribuirle ai Depositi combustibili compresi nella circoscrizione.

Colla pubblicazione del presente Ordine generale restano abrogati l'Ordine generale N. 23-1905 e ogni altra contraria disposizione.

Approvato dal Consiglio d'Amministrazione nella seduta del 7 giugno 1914.

Ordine di Servizio N. 195. (A.).

Gestione dei Depositi Combustibili.

I - *Classifica.*

Come risulta dall'Ordine Generale N. 6-1914, i Depositi Combustibili sono distinti in due categorie:

a) *Depositi Autonomi* la cui gestione è tenuta direttamente dal Servizio Approvvigionamenti con personale proprio (quadro *A*);

b) *Depositi Aggregati* la cui gestione, per conto del Servizio Approvvigionamenti, è affidata al Servizio del Movimento (quadri *B* e *C*).

Alcuni di questi ultimi non fanno somministrazioni normali di carbone, ma tengono scorte di riserva per bisogni eccezionali o per sussidio di altri Depositi deficienti di aree.

II - *Rifornimento delle scorte.*

Le disposizioni per il rifornimento delle scorte dei Depositi Combustibili sono date dal Servizio Approvvigionamenti:

a) *Ufficio 3°, Roma:*

— per il *carbone*, sulla base delle situazioni date dai rapporti *A* 66;

— per la *legna da riscaldamento locali*, sulla base dei preventivi compilati dai Servizi consumatori;

— per *l'olio minerale scuro* che viene distribuito dai serbatoi esistenti in alcuni porti, secondo una speciale circoscrizione a questi assegnata;

— per gli altri *lubrificanti e materie d'illuminazione;*

b) *Ufficio 11° (già Economato) - Torino:*

— per la *legna in traverse intere*, che il Servizio Lavori mette a disposizione per le somministrazioni alle locomotive;

— per la *legna in ritagli*, che è fornita da alcuni Magazzini in sede di Officine Veicoli.

I Depositi Combustibili chiedono al Servizio Approvvigionamenti (Ufficio 3°) od all'Ufficio 11° (già Economato), secondo la competenza, almeno un mese prima che si esaurisca la scorta, il rifornimento delle materie sopraindicate, con richieste *A 19 bis*.

Le richieste per l'olio minerale scuro, la legna in traverse intere e la legna in ritagli, devono esser fatte dai Depositi Combustibili con A 19 bis separati.

I Depositi Combustibili ricevono inoltre dal Servizio Trazione, il versamento effettivo della carbonella di coke, spurgo delle locomotive, raccolta in sede.

Previa autorizzazione dell'Ufficio 11° (già Economato) possono anche ricevere ogni altra materia che si sia resa superflua ai bisogni dei Servizi in sede, purchè compresa fra quelle che costituiscono la scorta normale del Deposito Combustibili in cui il versamento viene effettuato.

III - *Documenti di entrata.*

I Depositi Combustibili assumono in carico alle scorte le materie ricevute mediante i seguenti documenti emessi da chi effettua il rifornimento:

— *A 52* per i carboni in pezzi ed in mattonelle provenienti dalle Agenzie Marittime e da quelle presso le Fabbriche di mattonelle;

— *A 27* per i lubrificanti, materie d'illuminazione e legna ricevuti da Magazzini o da Agenzie Marittime per conto di Magazzini; per le traverse intere provenienti dal Servizio Lavori; per qualsiasi materia spedita per giro da altri Depositi Combustibili;

— A 27 per i versamenti di materie esuberanti o fuori d'uso eseguiti dai Servizi direttamente a credito dei conti ordinari di esercizio:

T 360 V 368-a	già L 368-a	delle Offic. locomotive » » veicoli	per i versamenti di materie esuberanti o fuori d'uso eseguiti in conto lavorazione.
T 363 V 329	già L 329	delle Officine dei Depositi locomotive delle Squadre di rialzo	per i versamenti di materie esuberanti o fuori d'uso eseguiti in conto scorte ed in conto lavorazione.

IV - *Ammanchi nelle spedizioni.*

Verificandosi ammanchi nei trasporti in servizio, i Depositi Combustibili destinatarii, previ gli opportuni accertamenti, si fanno rilasciare, se del caso, dalle gestioni merci i verbali C^H 100 comprovanti gli ammanchi in parola.

Per la legna, i lubrificanti e le materie d'illuminazione, i verbali dovranno essere richiesti in ogni caso ed inviati subito all'Ufficio 11° (già Economato) il quale, esperite le opportune indagini, dispone la regolarizzazione delle differenze.

Per i carboni in pezzi ed in mattonelle l'emissione del verbale deve essere richiesta:

a) quando l'ammanco di qualsiasi delle due specie di carbone proveniente dalle Agenzie marittime o dalle scorte di altri Depositi Combustibili superi l'1 %;

b) quando l'ammanco di carbone in mattonelle nazionali spedito dalle fabbriche superi il 3 %;

c) tutte le volte in cui esista traccia evidente di manomissione o di perdita lungo il percorso.

In tal caso l'ammanco dovuto a manomissione o perdita lungo il percorso è desunto deducendo dal peso riconosciuto in partenza, la quantità rimasta sul carro ed il calo in ragione dell'1 o del 3 % com'è indicato ai punti *a)* e *b)*.

I verbali C^H 100 riflettenti i carboni vengono inoltrati allo Ufficio 11° (già Economato) con la contabilità mensile.

V - *Disguidi.*

Verificandosi che una spedizione non giunga a destino, il Deposito Combustibili che avrebbe dovuto riceverla, chiesti allo speditore gli estremi d'inoltro, interessa la Stazione d'arrivo ad eseguire le dovute ricerche e, trascorsi 40 giorni dalla spedizione senza che le materie gli siano state consegnate, ne informa l'Ufficio 11° (già Economato) per le ulteriori pratiche di sua competenza e resta in attesa di istruzioni per la sistemazione della pendenza.

VI - *Distribuzione dei combustibili.*

I Depositi Combustibili somministrano le materie di scorta contro preventivo rilascio dei buoni:

T 301 per le locomotive ed automotrici a vapore in servizio ai treni od alle manovre permanenti;

T 301-a per i rifornitori, ventilatori e macchine fisse dei Depositi Locomotive;

T 160 per i locomotori ed automotrici della trazione elettrica.

T 359	già L 368	delle Offic. locomotive	per prelievi in conto lavorazione.
V 368		» » veicoli	
T 362	già L 328	delle Officine, dei Depositi locomotive, delle Squadre di rialzo	per prelievi in conto scorte ed in conto lavorazione.
V 328			

A 19 di qualunque Servizio, per prelievi in conto diretto delle spese ordinarie d'esercizio.

I Depositi Combustibili addebitano inoltre con *A 27*, da loro emessi, le materie spedite per giro ad altri Depositi Combustibili e Magazzini, e le materie che forniscono ai Servizi in conto assegni normali stabiliti con *A 145* e *145*^{3} o disposti con eventuali ordini epistolari.

VII - *Acconti sugli assegni.*

Nelle località dove la somministrazione degli assegni mensili avvenga frazionatamente durante il mese anzichè in una sola volta, il Deposito Combustibili come è stabilito dal punto 6° dell'Ordine di Servizio N. 106-1914 fornisce gli acconti sino alla concorrenza degli assegni, dietro presentazione di buoni provvisori mod. *T 381* (per il Servizio Trazione) e mod. *V 330* (per il Servizio Veicoli), che alla fine del mese restituisce agli emittenti, regolarizzando poi le forniture eseguite col predetto mod. A 27 che fa accettare come di metodo.

VIII - *Forniture a macchinisti sprovvisti di buoni.*

I Depositi Combustibili possono anche fornire materie ai Macchinisti che si trovino eccezionalmente sprovvisti di libretti buoni T 301.

In tal caso, secondo quanto l'ex Servizio X° dispose coll'articolo 13 dell'Istruzione di Servizio N. 8-1906, se la rifornitura è eseguita in località che non sia sede di Deposito con dotazione di locomotive, il macchinista deve rilasciare una ricevuta provvisoria indicando sulla medesima *il numero della locomotiva sulla quale sono state caricate le materie prelevate, il nome del Deposito a cui questa appartiene, la data del prelievo* ed, a tergo della ricevuta, *la ragione per la quale trovasi sprovvisto del proprio libretto buoni.*

Tale ricevuta provvisoria, vistata dal Capo Deposito o Capo Stazione, deve essere subito trasmessa dal Deposito Combustibili al Capo Deposito al quale appartiene la locomotiva, per averne in cambio i regolari buoni T 301 staccati dal libretto della locomotiva debitrice.

Qualora invece la località dove il macchinista sprovvisto di libretto è costretto prelevare materie, sia sede di Deposito con dotazione di locomotive, la fornitura è eseguita contro rilascio dei buoni T 301 che il Capo Deposito Locomotive stacca dal libretto T 301 che all'uopo tiene di riserva.

Colle stesse modalità sulle linee a trazione elettrica si regolano i prelievi con buoni provvisori fatti da macchinisti sprovvisti di libretti T 160.

IX - *Vendite.*

I Depositi Combustibili sono autorizzati a vendere al personale dell'Amministrazione, per uso familiare, la carbonella coke, spurgo delle locomotive, eccedente i bisogni del servizio, limitando la cessione ad ogni Agente in relazione alla scorta disponibile ed alle domande ricevute, e non superando il massimo di quattro quintali al mese per Agente. Però nei Comuni aperti le dette cessioni non dovranno essere per ogni singola consegna, inferiori al limite minimo ivi stabilito per l'esenzione della tassa di minuta vendita.

Le domande d'acquisto, vistate dall'Ufficio dal quale i richiedenti dipendono, vengono numerate progressivamente ed elencate in apposito registro e dopo soddisfatte restano in atti al Deposito Combustibili.

Prima di effettuare la consegna della carbonella di coke l'Incaricato o il Capo Stazione Gerente, stacca l'ordine d'introito R 109 per il relativo ammontare che l'acquirente versa alla Cassa gestioni della Stazione, ritirando, in prova del compiuto pagamento, il tagliando C dell'R 109 che riconsegna al Deposito Combustibili.

L'Incaricato od il Gerente, dopo essersi accertato che la ricevuta dell'Ordine d'introito porta la firma ed il bollo della Cassa gestioni, effettua *personalmente* la vendita e rilascia all'acquirente il biglietto d'uscita *A 101*, che colle modalità di cui all'Ordine di Servizio N. 30-1910, viene ritirato dall'Agente preposto alla sorveglianza della porta d'uscita, a qualunque Servizio appartenga, e riconsegnato al Deposito Combustibili.

Sullo stesso ordine d'Introito R 109 possono essere compresi più Agenti, ma in tal caso, a tergo dei tre tagliandi del modulo stesso, occorre indicare il cognome, nome e qualifica di ogni acquirente e la quantità di carbonella coke cedutagli.

I biglietti d'uscita A 101 devono essere rilasciati sempre individualmente.

Le vendite di carbonella di coke al personale hanno luogo dal giorno 6 al 25 di ogni mese ed, ove esigenze di servizio lo rendano necessario, possono, in tale periodo, essere limitate a tre volte la settimana.

Qualora, dopo esitate le domande del personale, resti ancora della carbonella di coke disponibile, il Deposito Combustibili estende la vendita a privati, ma prima di effettuarne la consegna, deve ottenere l'autorizzazione dell'Ufficio 11° (già Economato), se trattasi di Deposito Comb. Autonomo, o dalla Divisione di Trazione nella cui circoscrizione è compreso, se trattasi di Deposito Aggregato.

La cessione della carbonella di coke a privati è subordinata alle stesse norme prescritte per il personale dell'Amministrazione.

Trattandosi di privati non è consentita però l'emissione di Ordini d'Introito cumulativi.

Circa le vendite di altre materie, eseguite per disposizione dell'Ufficio 11° (già Economato) i Depositi Combustibili si attengono alle istruzioni che ricevono volta per volta e, per i carboni, lo stesso giorno in cui ne effettuano la consegna o la spedizione, comunicano all'Ufficio anzidetto, colla lettera *A 202*, la quantità venduta, le spese accessorie eventualmente sostenute, quelle di trasporto, ecc.

CONTABILITÀ COMBUSTIBILI.

X - *Metodo contabile.*

Tutti i Depositi Combustibili tengono la contabilità a sola quantità, essendo competenza dell'Ufficio 11° (già Economato) eseguire le scritturazioni d'entrata e di uscita a quantità e valore ed emettere i documenti di credito e debito relativi.

La contabilità dei Depositi Comb. pure essendo basata su unico metodo, differisce nei particolari secondo la categoria dei Depositi stessi come si indica qui appresso.

DEPOSITI COMBUSTIBILI AUTONOMI.

(Quadro A).

XI - *Scritturazioni degli agenti preposti alla distribuzione.*

Presso i Depositi Comb. Autonomi il Capo Squadra o l'Agente che ne ha le funzioni, prenota momentaneamente sul rapporto giornaliero *A 69*:

a) le operazioni di scarico o ricarico, indicando le materie introdotte nelle scorte o da esse uscite, il numero del carro o della spedizione, e se la manipolazione è stata eseguita dal personale o dall'impresa;

b) le somministrazioni effettuate contro rilascio di buoni T 301, T 301-a, o T 160 e di richieste A 19, T 359 ,T 362, V 328, V 368 ed in conto od a saldo assegni esponendo il numero della locomotiva, locomotore, automotrice, rifornitore, ecc. il richiedente od il numero della richiesta, od il buono provvisorio ed in ogni caso la quantità di ciascuna materia fornita.

Per il carbone in pezzi ed in mattonelle, il Capo Squadra indica sempre da quale cumulo o carro la fornitura è stata eseguita.

I buoni *T 301, 301-a* e *160*, subito dopo effettuata la somministrazione delle relative materie, vengono annullati colla impressione a tergo dell'apposito bollo.

Il Capo Squadra completa il rapporto A 69 riassumendo le forniture alle locomotive per Deposito ed indicando il personale in servizio, i dati relativi al cottimo e le eventuali anormalità verificatesi nelle operazioni di piazzale, ed, alla fine della giornata, consegna detto rapporto con i buoni ritirati all'Incaricato del Deposito Combustibili.

Nei Depositi Combustibili presso i quali il servizio si prolunga anche di notte ed il personale di fatica si alterna, il Capo di ogni squadra compila il suo rapporto A 69.

Nelle località dove alla distribuzione dei lubrificanti e materie di illuminazione è addetto un apposito Agente che ritira i buoni T 301, 301-a e 160, questi prenota su registro le somministrazioni

eseguite e consegna i buoni al Capo Squadra di turno che li comprende, colle modalità prescritte per tutti gli altri buoni, nel rapporto A 69 della giornata.

XII - *Controllo e scritturazioni giornaliere del gerente il deposito.*

Il gerente il deposito controlla giornalmente i dati del rapporto A 69 con i relativi documenti di entrata e di uscita e riscontrando delle differenze, fa sul rapporto eseguire le debite rettifiche di pugno dell'Agente che l'ha compilato.

Registra sull'*A 68* le note di spedizione A 52 delle Agenzie e le note A 27 di giro riflettenti carboni di altri Depositi Combustibili, ed al ricevimento dei carri, indica, nelle apposite finche del registro stesso, la data di arrivo, quella di scarico, e l'uso fatto dei carbone ricevuto.

Prenota sui rispettivi tagliandi dell'*A 70* le entrate e le uscite per cumulo.

Prenota sull'*A 75* i carri di carbone destinati alla distribuzione diretta e le uscite eseguite dai carri stessi.

Scrittura sul giornale *A 64* i documenti di entrata che riguardano materie interamente introdotte nelle scorte e quelli d'uscita delle materie somministrate in sede o spedite altrove, riassumendo le forniture alle macchine, per Deposito locomotive.

Per il pareggio delle spedizioni delle Agenzie e dei giri da Magazzini, che, per esigenze contabili, non possono lasciarsi in sospeso, nell'ultimo giorno del mese, il gerente il deposito scrittura in entrata sul giornale A 64 le note di spedizione A 52 e le accompagnatorie di giro A 27 state emesse in data del mese stesso e riferibili a materie non ancora ricevute, o per le quali esista contestazione a causa di ammanco od avaria.

Delle materie non ricevute ed assunte in carico il Deposito Combustibili prende nota per le riserve del caso allo speditore ed alle gestioni merci e per le pratiche coll'Ufficio 11° (già Economato) di cui ai precedenti paragrafi 4° e 5°.

XIII - *Rapporto cinquinale.*

Ogni 5 giorni il gerente il deposito rimette all'Ufficio 11° (già Economato) il rapporto *A 64 bis* delle somministrazioni eseguite contro rilascio di buoni T 301, 301-a e 160 distinte per Deposito locomotive o locomotori elettrici, Scalo, Rifornitore, Ventilatore, ecc.

Col rapporto A 64 bis il gerente il deposito trasmette i buoni T 301, 301-a e 160 divisi per ciascuna di dette categorie e per materia e, per ogni materia, disposti progressivamente per numero di locomotiva, scalo, ecc.

Il rapporto cinquinale con gli allegati deve essere spedito allo Ufficio 11° (già economato) il giorno dopo la cinquina e quindi il 6, 11, 16, 21 e 26 e quello che comprende il periodo dal 26 alla fine del mese, il giorno 1 del mese successivo.

XIV - *Contabilità mensile.*

A fine mese il gerente il deposito completa le scritturazioni a giornale regolando in contabilità, senza bisogno di alcuna preventiva autorizzazione da parte dell'Ufficio 11° (già Economato):

a) le differenze di carbone in pezzi ed in mattonelle riscontrate sui trasporti e che siano giustificate da verbali C^{II}-100;

b) le eccedenze e le deficienze di carbone riscontrate alla distribuzione diretta dai carri e risultanti dalle distinte A-75;

c) le eccedenze riscontrate nei carboni all'esaurimento dei cumuli come dagli A 70.

La regolarizzazione delle deficienze risultate nei carboni allo esaurimento dei cumuli deve essere invece preventivamente autorizzata dall'Ufficio 11° (già Economato), al quale è inoltre riserbata la facoltà di radiare dalla contabilità le eccedenze e le deficienze regolate d'iniziativa del Deposito Combustibili, qualora esse risultino eccessive o non siano giustificate nel modo voluto.

XV - *Rapporto A 65.*

Il gerente il deposito riassume poscia, in concordanza delle scritturazioni del giornale A 64, il movimento verificatosi nelle scorte durante il mese sul rapporto A 65 che rimette all'Ufficio 11° (già Economato) non più tardi del giorno 3 del mese successivo a quello cui si riferisce, con allegati.

Tutti i documenti giustificanti le operazioni esposte sul rapporto in entrata ed in uscita eccettuati i buoni T 301, 301-à e 160 già inviati coi rapporti cinquennali A 64 bis;

La distinta delle note di spedizione A 52 (mod. *A 68 bis*);

La distinta delle vendite di carbonella di coke con allegati i tagliandi C degli Ordini d'introito R 109;

I biglietti d'uscita A 101;

I tagliandi A 70 di formazione ed esaurimento cumuli carbone;

Le situazioni A 71 dei cumuli stessi;

Le distinte A 75 per la distribuzione diretta dei carboni dai carri.

Sul rapporto A 65 il gerente il deposito espone le partite di entrata ed uscita complessivamente per Agenzia, Magazzino, Deposito Combustibili, Deposito Locomotive, Officina Locomotive, Officina Veicoli, Officina Deposito, Squadra di Rialzo, Sezione Lavori, Stazione, ecc., e riassume le forniture eseguite in base a buoni T 301 301-a e 160 per ogni materia in unica quantità coll'indicazione:

Alle locomotive dei treni e di manovra. Rifornitori, ecc., (come da A 64 bis).

Depositi combustibili aggregati.

(Quadri B e C)

XVI - *Suddivisione agli effetti contabili.*

Nei riguardi della contabilità i Depositi Combustibili Aggregati sono così suddivisi:

a) **depositi con distribuzione giornaliera di carbone pari o superiore alle 3 tonnellate;**

b) depositi con distribuzione giornaliera di carbone inferiore alle 3 tonnellate, compresi quelli che non fanno normalmente somministrazioni, ma tengono una scorta di carbone di riserva per bisogni eccezionali o per sussidio di altri Depositi Combustibili deficienti di aree.

Depositi combustibili aggregati

(Quadro B).

XVII - *Ritiro dei buoni T 301-301-a e 160.*

Presso i Depositi Comb. aggregati di cui il quadro B l'Agente addetto alla distribuzione delle materie ritira i Buoni T 301, 301-a o 160 e li consegna al Capo stazione Gerente o all'Agente che invece del Capo Stazione si occupa della gestione dei combustibili.

XVIII - *Scritturazioni giornaliere del gerente.*

Il Gerente giornalmente registra sull'A 68 le note di spedizione A 52 e le note A 27 per giro di carbone da altri Depositi Comb. ed al ricevimento dei carri indica nelle apposite finche del registro la data di consegna, quella di scarico e l'uso fatto del carbone, com'è prescritto per gli Automi.

Scrittura sul giornale A 64 i documenti di entrata e di uscita esponendo le forniture eseguite contro rilascio dei buoni T. 301, 301-a e 160 partitamente per ogni locomotiva, locomotore, automotrice, Scalo, Rifornitore, ecc.

Nell'ultimo giorno del mese assume in carico a giornale le note di spedizione A 52 le accompagnatorie di giro A 27 state emesse da Agenzie, Magazzini od altri Depositi Combustibili, in data del mese stesso e riferibili a materie non ricevute, o per le quali esista contestazione a causa di ammanco od avaria.

Delle materie non ricevute ed assunte in carico il Deposito Combustibili prende nota per le riserve del caso allo speditore ed alle gestioni merci e per le pratiche coll'Ufficio 11° (già Economato) di cui i precedenti paragrafi IV e V.

Regola inoltre in contabilità senza bisogno di alcuna preventiva autorizzazione le differenze di carbone in pezzi ed in mattonelle riscontrate nei trasporti e che siano giustificate da Verbali C$^{\text{II}}$-100.

Tali regolarizzazioni possono però essere radiate dall'Ufficio 11° (già Economato) qualora ascendano a quantità eccessive in rapporto alle entrate, o non siano giustificate nel modo voluto.

XIX - *Rapporto decadale.*

Decadalmente il Gerente rimette all'Ufficio 11° (già Economato) il rapporto A *64* bis delle somministrazioni eseguite contro rilascio dei buoni T-301, 301-a o 160, con le modalità stabilite per gli autonomi.

Il rapporto decadale coi predetti buoni deve essere spedito all'Ufficio Economato il giorno dopo la decade e quindi l'11 e il 21 del mese e quello che comprende il periodo dal 21 alla fine del mese, il giorno 3 del mese successivo.

XX - *Rapporto mensile.*

A fine mese il Gerente, in concordanza delle scritturazioni del giornale A 64, riassume il movimento verificatosi nelle scorte durante il mese, sul rapporto *A 65* che rassegna all'Ufficio 11° (già Economato), unitamente all'ultimo rapporto A 64 bis, il giorno 3 del mese successivo a quello cui si riferisce.

Sul rapporto A 65 il Gerente espone le partite d'entrata e d'uscita complessivamente per Agenzia, Magazzino, Deposito Combustibili, Deposito Locomotive, ecc., e riassume le forniture eseguite contro rilascio di buoni T 301, 301-a e 160, per ogni materia in unica quantità, coll'indicazione: *Alle locomotive dei treni e di manovra, rifornitori*, ecc. (come da A 64 bis).

A corredo del rapporto A 65 il Gerente rimette all'Ufficio 11° (già Economato) i documenti riflettenti le operazioni d'entrata e d'uscita ammesse in contabilità, la distinta delle note di spedizione A 52 (modula *A 68 bis*) ed, eventualmente, la distinta delle vendite della carbonella di coke con allegati i tagliandi C degli ordini d'introito R 109 ed i biglietti d'uscita A 101.

Depositi combustibili aggregati

(Quadro C).

XXI - *Ritiro dei buoni T 301, 301-a e 160.*

Presso i Depositi Combustibili Aggregati di cui il Quadro C l'Agente addetto alla distribuzione del carbone ritira i buoni T 301, 301-a e 160 e li consegna al Capo Stazione Gerente.

I Depositi Combustibili che non fanno normalmente distribuzione del carbone di cui tengono scorta per i bisogni eccezionali, esigeranno dal macchinista sul retro dei buoni T 301, o 301-a, all'atto della somministrazione, una dichiarazione giustificante la eccezionale necessità del prelievo affinchè l'Ufficio 11° (già Economato) possa, in tal caso, trasmettere i buoni di cui trattasi alla Divisione Trazione alla quale la locomotiva appartiene, per gli accertamenti del caso.

XXII - *Contabilità.*

Il Capo Stazione Gerente segue lo stesso metodo contabile stabilito per gli altri Depositi Aggregati.

Però invece che per decade compila il rapporto A 64 bis per mese ed anzichè sulla modula A 65 riassume il movimento mensile della scorta sul rapporto A 65 bis (già A 64 bis).

Egli spedisce all'Ufficio 11° (già Economato) i rapporti A 64 bis ed A 65 bis coi buoni T 301, 301-a o 160 e gli altri documenti di entrata e d'uscita il giorno 3 del mese successivo a quello cui si riferiscono.

Il rapporto A 65 bis deve essere rassegnato alla data fissata, anche se negativo.

DISPOSIZIONI INERENTI ALLA CONTABILITÀ
COMUNI A TUTTI I DEPOSITI COMBUSTIBILI.

XXIII - *Rapporto* A 66.

I Depositi Combustibili Autonomi e gli Aggregati che normalmente distribuiscono carbone, rimettono decadalmente e cioè al 1°, all'11 ed al 21 di ogni mese, al Servizio Approvvigionamenti (Ufficio 3°) ed alla Divisione Trazione della circoscrizione, il rapporto A 66 dell'esistenza effettiva del carbone di scorta e del consumo verificatosi nella decade precedente.

I Depositi Combustibili che normalmente non fanno distribuzione di carbone trasmettono analogamente lo stesso rapporto A 66, ma solo mensilmente al 1° di ogni mese.

XXIV - *Accettazione e trasmissione di documenti.*

I Depositi Combustibili restituiscono giornalmente agli emittenti, firmate per accettazione, le ricevute delle note di spedizione A 52 e delle note di giro A 27 assunte in carico.

Sul prospetto a tergo delle ricevute A 52 in cui sono compresi carri di carbone non ancora giunti a destinazione, i Depositi Combustibili indicano i numeri dei carri che la sera dell'ultimo giorno del mese non sono pervenuti al Deposito.

Eccettuate le note A 27 per giri e le note di spedizione A 52, di tutte le altre note e richieste devono essere rimessi all'Ufficio 11° (già Economato) entrambi i tagliandi debitamente firmati e vistati dagli uffici competenti.

XXV - *Spedizione dei rapporti* A 64 *bis ed* A 65 *all'Ufficio* 11° (*già Economato*).

I rapporti cinquinali e decadali A 64 bis con allegati i buoni T 301, 301-a e 160 ben impacchettati affinchè non possano disperdersi, vengono trasmessi all'Ufficio 11° (già Economato) in doppia busta di cui l'interna con l'indicazione:

Rapporto A 64 bis del Deposito Combustibile di.....

I rapporti A 65 con i documenti già specificati si trasmettono all'Ufficio 11° (già Economato) in doppia busta di cui l'interna allegata alla modula G 60 sulla quale vengono elencati i documenti contenuti nel piego.

La spedizione dei rapporti A 64 bis ed A 65 deve essere accompagnata dalla cedola oraria G 75 (già S. 75).

Agenzie marittime ed agenzie presso le fabbriche di mattonelle (Quadro F).

Operazioni inerenti alla contabilità dei Depositi Combustibili.

Agenzie marittime.

XXVI - *Emissione note A 52.*

Le Agenzie marittime, i Magazzini ed i Depositi Combustibili che ne disimpegnano le funzioni, emettono giornalmente ed inviano non più tardi del giorno successivo a quello della spedizione, ai destinatari, le note A 52 per il carbone spedito ai vari Depositi Combustibili.

Sulle note A 52 in cui sono compresi carri di carbone eventualmente spediti, per conto di Depositi Combustibili, direttamente ai Servizi, indicano la destinazione effettiva e la relativa disposizione d'invio.

A fine mese, eseguendo spedizioni di carboni, sulla nota A 52 che si riferisce all'ultima spedizione fatta a ciascun Deposito Combustibile appongono, per norma del destinatario, il bollo: ULTIMA NOTA DEL MESE.

XXVII - *Emissione A 202 per vendite.*

Per le vendite di carbone ai Ministeri ed eccezionalmente a privati, le Agenzie si attengono alle istruzioni che ricevono dall'Ufficio 11° (già Economato) al quale danno avviso, lo stesso giorno in

cui effettuano la consegna, con lettera A 202, della eseguita operazione, indicando la quantità di carbone consegnata, le spese accessorie eventualmente sostenute, quelle di trasporto, ecc.

XXVIII - *Rassegna di rendiconti e distinte mensili.*

Non più tardi del giorno 3 del mese successivo a quello cui si riferiscono, le Agenzie rassegnano all'Ufficio 11° (già Economato), separatamente per il carbone in pezzi e per quello in mattonelle ricevuto per via di mare, i rendiconti e le distinte seguenti:

a) - *A 57* delle entrate per forniture avute durante il mese coll'indicazione dell'importo come da fattura;

b) - *A 58* delle spese accessorie (statistica compresa), di ricevimento e diverse liquidate durante il mese, con a corredo le bollette doganali per il pagamento dei diritti di statistica;

c) - *A 59* delle note di spedizione di carbone a ciascun Deposito Combustibile con allegato le ricevute A 52;

d) - *A 60* della quantità di carbone in pezzi depositato a terra e di quello ricaricato e spedito durante il mese;

e) - *A 56* per le quantità spedite a ciascun Deposito Combustibili od eventualmente depositate a terra da ogni vapore con o senza manipolazioni intermedie.

La distinta A 56 deve esser compilata per vapore.

Agenzie presso le fabbriche di mattonelle.

XXIX - *Emissione note A 52.*

Il giorno successivo alla spedizione l'Agenzia trasmette ai Depositi Combustibili destinatari le note A 52 dei carri di carbone in mattonelle loro inviati deducendo, sulle note stesse, dal peso di spedizione di ogni carro, il 2 % quale calo d'essiccazione.

I carri eventualmente spediti, per conto di Depositi Combustibili direttamente ai Servizi, devono essere compresi sulle note A 52 dei Depositi interessati, coll'indicazione della destinazione effettiva e del relativo ordine d'invio.

Sulla Nota A 52 in cui comprende l'ultimo carro spedito nel mese ad un Deposito Combustibili l'Agenzia appone, per norma del destinatario, il bollo: ULTIMA NOTA DEL MESE.

XXX - *Emissione* A 202 PER VENDITE.

Per le vendite di carbone in mattonelle ai Ministeri ed, eccezionalmente, a privati, le Agenzie si attengono alle istruzioni che ricevono dall'Ufficio 11° (già Economato), al quale danno avviso con lettera A 202, lo stesso giorno in cui effettuano la consegna, della eseguita operazione indicando la quantità di carbone consegnata al netto del 2 % di calo d'essicazione, le spese accessorie eventualmente sostenute, quelle di trasporto, ecc.

XXXI - *Rendiconto.*

Non più tardi del giorno 3 del mese successivo a quello cui si riferiscono, l'Agenzia rassegna all'Ufficio 11° (già Economato) il Rendiconto *A 62* della fornitura di carbone in pani ricevuta dalla fabbrica nel mese e la corrispondente distinta *A 63* delle spedizioni ai Depositi Combustibili e delle eventuali vendite.

Il presente ordine di servizio andrà in vigore col giorno 1° luglio p. v., dalla quale data resta abrogata ogni contraria disposizione, avvertendo però che la Divisione Trazione di Palermo seguiterà ad usare i vecchi libretti T 301 - T 301^A e 301^B, sino a che il Servizio Trazione d'accordo con quello degli Approvvigionamenti, estenderà anche alla detta Divisione l'uso dei nuovi libretti T 301 e T 301^A.

QUADRO A

Depositi combustibili autonomi.

Alessandria.	Chiusi.
Ancona.	Civitavecchia (1).
Arona.	Cotrone.
Asti.	Cremona.
Avellino.	Cuneo.
Bardonecchia.	Domodossola.
Bari.	Empoli.
Barletta.	Fabriano.
Benevento.	Faenza.
Bergamo.	Ferrara.
Bologna.	Firenze S. M. N.
Bra.	Firenze C. M.
Brescia.	Foggia.
Brindisi.	Foligno.
Busalla.	Gallarate.
Campobasso.	Genova P. B.
Cancello.	Genova P. P.
Casale Monferrato.	Grosseto.
Castellamare Adriatico.	Isernia.
Cassino.	Lecce.
Catanzaro M[a].	Lecco.
Catania.	Licata.
Ceva.	Livorno C.
Chivasso.	

(1) È annesso anche il Deposito combustibili esistente al Porto per la navigazione.

Livorno S. M.
Lucca.
Luino.

Mantova.
Messina.
Mestre.
Milano C.
Milano S .
Mortara.

Napoli (1).
Novi S. B.
Novara.

Orte.

Padova.
Palermo C. (1).
Palermo Lolli.
Paola.
Parma.
Piacenza.
Pavia.
Pisa.
Pistoia.
Pontremoli.
Porto Empedocle.
Potenza.

Reggio C.
Rimini.
Rivarolo Ligure.
Rocchetta S. A.
Ronco S.
Roma Trastevere.
Roma S. Lorenzo.
Rometta.
Roccapalumba.

Salerno.
Santhià.
Savona.
Siena.
Sibari.
Siracusa.
Spezia.
Sulmona.
S. Giuseppe.
S. Eufemia B.

Taranto.
Terni.
Tivoli.
Torino Sm.
Torre Annunziata.
Treviglio.
Treviso.

Udine.

Venezia.
Ventimiglia.
Verona.
Vicenza.
Voghera.

(1) È annesso anche il Deposito combustibili esistente al Porto per la navigazione.

QUADRO B

Depositi combustibili aggregati
con distribuzione giornaliera di carbone pari o superiore alle tre tonnellate.

Acqui.
Alessandria Sm.
Antrodoco.
Aquila.
Avezzano.

Baragiano.
Bastia.
Belluno.
Bussoleno.

Caianello.
Caldare.
Caltanissetta.
Campiglia.
Canicattì.
Castelbolognese.
Castel di Sangro.
Castelnuovo Vallo.
Castelvetrano.
Cecina.
Ceprano.
Como S. Giovanni.
Conza Andretta.
Cosenza.

Giulianova.

Leonforte.

Metaponto.
Milano P. G.
Milano P. R.
Milano P. T.
Milano P. V.
Modica.
Modane.
Montecalvo B.

Nocera.

Parma Scalo.
Portonaccio.
Porto Civitanova.

Ravenna.
Roccasecca.

Rogoredo.
Roma Termini.
Roma Tuscolana.

Rovigo.

Saluzzo.	Termoli.
Sapri.	Terracina.
Sicignano.	Torino P. N.
Sparanise.	Trapani.
S. Benedetto del Tronto.	Velletri.
S. Agata.	Volterra S.
S. Caterina.	

QUADRO C

Depositi combustibili aggregati

con distribuzione giornaliera di carboni inferiore alle tre tonnellate.

Acquicella.	Chiavari.
Alba.	Cittadella.
Aosta.	Ciampino.
Arezzo.	Civitavecchia P.
Asciano.	Colico.
Assoro.	Dronero.
Attigliano.	Falconara.
Bassano.	Fermignano.
Battipaglia.	Firenze P. P.
Borgo S. Lorenzo.	Gaeta Elena.
Bovino.	Gallipoli.
Caltagirone.	Genova P. C.
Campo di Giove.	Genova S. L.
Campolieto.	Gioia del Colle.
Capua.	Grassano.
Carrara.	Larino.
Cariati.	Lavezzola.
Caserta.	Legnago.
Castellamare S.	Lercara.
Castrogiovanni.	Limone.
Cansano.	Milano L.
Cerignola.	Macerata.
Cecchina.	Matrice.
Chiavenna.	Marradi.
Chioggia.	

Mele.
Mercato S. S.
Modena.
Monselice.
Monza.
Montebelluna.
Morcone.
Motta di Livenza.

Napoli Porto.
Nardò.
Naro.
Nicotera.
Nizza M.

Ofantino.
Orbetello.
Otranto.
Ovada.

Palena.
Palo.
Palermo P.
Paratico.
Partinico.
Perugia.
Pesaro.
Pinerolo.
Pinzano.
Pontebba.
Pontelagoscuro.
Pontedecimo.
Portogruaro.
Porretta.
Prato.

Ragusa.
Reggio E.
Ripabottoni.
Roccaraso.
Rocca Imperiale.

Salbertrand.
Sarzana.
Sciacca.
Schio.
Seregno.
Spilimbergo.
Spinazzola.
Sondrio.
Stradella.
Suzzara.
S. Giovanni V.
S. Severo.

Tagliacozzo.
Termini.
Torino Dora.
Torino P. S.
Tortona.
Torre dei Passeri.

Urbino.

Valguarnera.
Vercelli.
Viareggio.
Villafranca.
Villa S. Giovanni.
Vittoria.

QUADRO D

Depositi combustibili distinti per Compartimenti.

COMPARTIMENTO DI		
TORINO	MILANO	VENEZIA
Acqui.	* Arona.	Bassano.
Alba.	* Bergamo.	Belluno.
* Alessandria.	* Brescia.	Cittadella.
Alessandria Sm.	Chiavenna.	* Mestre.
Aosta.	Colico.	Montebelluna.
* Asti.	Como S. Giovanni.	Motta di Liv.
* Bardonecchia.	* Cremona.	* Padova.
Bastia.	* Domodossola.	Pinzano.
* Bra.	* Gallarate.	Pontebba.
Bussoleno.	* Lecco.	Portogruaro.
* Casale Monferrato.	* Luino.	Schio.
* Chivasso.	* Milano C.	Spilimbergo.
* Cuneo.	* Milano S.	* Treviso,
Dronero.	Milano P. G,	* Udine.
Limone.	Milano P. R.	* Venezia M.
Modane.	Milano P. T.	* Verona.
* Mortara.	Milano Lam.	* Vicenza.
Nizza M.	Milano P. V	
* Novara.	Monza.	
Pinerolo.	Paratico.	
Salbertrand.	* Pavia.	
Saluzzo.	Rogoredo.	
* Santhià.	Seregno.	
* Torino Sm.	Sondrio.	
Torino Dora.	Stradella.	
Torino P, N.	Tortona.	
Torino P. S.	* Treviglio.	
Vercelli.	* Voghera.	
Villafranca.		

I Depositi contrassegnati da asterisco sono *autonomi*; gli altri sono *aggregati*.

Segue Quadro **D.**

COMPARTIMENTO DI		
BOLOGNA	**GENOVA**	**FIRENZE**
* Bologna.	* Busalla.	Asciano.
Castelbolognese.	* Ceva (1).	Arezzo.
Chioggia.	Chiavari.	Borgo S. Lorenzo.
* Faenza.	* Genova P. B.	Campiglia M.
* Ferrara.	* Genova P. P.	Carrara.
Lavezzola.	Genova P. C.	Cecina.
Legnago.	Genova S. L.	* Chiusi.
* Mantova.	Mele.	* Empoli.
Modena.	* Novi S. Bovo.	* Firenze C. M.
Monselice.	Ovada.	* Firenze S. M. N.
* Parma.	Pontedecimo.	Firenze P. P.
Parma Scalo.	* Rivarolo L.	* Grosseto.
* Piacenza.	* Ronco S.	* Livorno C.
Pontelagoscuro.	* Savona.	* Livorno S. M.
Porretta.	* S. Giuseppe (1).	* Lucca.
Ravenna.	* Ventimiglia.	Marradi.
Reggio Em.		* Pisa.
* Rimini.		* Pontremoli.
Rovigo.		* Pistoia.
Suzzara.		Prato.
		* Siena.
		Sarzana.
		* Spezia.
		S. Giovanni V.
		Viareggio.
		Volterra.

I Depositi contrassegnati da asterisco sono *autonomi;* gli altri sono *aggregati.*

(1) Il tronco Savona Ceva dipende dal Compartimento di Genova per la Trazione e da quello di Torino per il Movimento ed i Lavori.

Segue Quadro **D.**

COMPARTIMENTO DI		
ANCONA	**ROMA**	**NAPOLI**
* Ancona.	Attigliano.	* Avellino.
Antrodoco.	Avezzano.	Baragiano.
Aquila.	Campo di G.	Battipaglia.
* Castellamare Ad.	Cansano.	* Benevento.
* Fabriano.	* Cassino.	Bovino.
Falconara.	Castel di Sangro	Caianello.
Fermignano.	Cecchina.	* Campobasso.
* Foligno.	Ceprano.	Campolieto.
Giulianova.	Ciampino.	* Cancello.
Macerata.	* Civitavecchia.	Capua.
Pesaro.	Civitavecchia Porto.	Caserta.
Perugia.	* Isernia.	Castellamare S.
Porto Civitannuova.	Orbetello.	Conza A.
S. Benedetto.	* Orte.	Gaeta Elena.
Termoli.	Palena.	Larino.
* Terni.	Palo.	Mercato S. S.
Urbino.	Portonaccio.	Matrice.
	Roccaraso.	Montecalvo.
	Roccasecca.	Morcone.
	* Roma Trastevere	Napoli Porto.
	* Roma S. Lorenzo.	* Napoli.
	Roma Tuscolana.	Nocera.
	Roma Termini.	* Potenza.
	* Sulmona.	Ripabottoni.
	Tagliacozzo.	* Salerno.
	Terracina.	Sicignano.
	* Tivoli.	Sparanise.
	Torre dei P.	* Torre Annunziata.
	Velletri.	

I Depositi contrassegnati da asterisco sono *autonomi:* gli altri sono *aggregati.*

Segue QUADRO **D.**

COMPARTIMENTO DI		
BARI	**REGGIO CALABRIA**	**PALERMO**
* Bari.	Cariati.	Acquicella.
* Barletta.	* Catanzaro M.	Assoro.
* Brindisi.	Cosenza.	Caldare.
Cerignola.	Castelnuovo V.	Caltanissetta.
* Foggia.	* Cotrone.	Caltagirone..
Gallipoli.	Nicotera.	Canicattì.
Gioia del Colle.	* Paola.	Castelvetrano.
Grassano.	* Reggio Calabria.	Castrogiovanni.
* Lecce.	Rocca Imp.	* Catania.
Metaponto.	Sapri.	Leonforte.
Nardò.	* Sibari.	Lercara.
Ofantino.	* S. Eufemia.	* Licata.
Otranto.		* Messina.
* Rocchetta S. A.		Modica.
S. Severo.		Naro.
Spinazzola.		* Palermo C.
* Taranto.		* Palermo L.
		Palermo Porto.
		Partinico.
		* Porto Empedocle.
		Ragusa.
		* Roccapalumba.
		* Rometta.
		Sciacca.
		* Siracusa.
		S. Agata.
		S. Caterina X.
		Termini.
		Trapani.
		Valguarnera.
		Vittoria.

I Depositi contrassegnati da asterisco sono *autonomi;* gli altri sono *aggregati.*

QUADRO E.

Elenco alfabetico dei depositi combustibili

coll'indicazione della classifica e del riparto.

Depositi combustibili	Quadro	Riparto d'ispezione	Depositi combustibili	Quadro	Riparto d'ispezione	Depositi combustibili	Quadro	Riparto d'ispezione
Acqui.	B	3	Belluno.	B	7	Casale.	A	3
Acquicella.	C	18	Benevento.	A	14	Castelbolognese.	B	5
Alessandria	A	3	Bergamo.	A	4	Castell. Adriat.	A	13
Id. Sm.	B	3	Bologna.	A	5	Id. S.	C	15
Alba.	C	1	Borgo S. L.	C	11	Cassino.	A	16
Ancona.	A	13	Bovino.	C	14	Castel di Sangro.	B	16
Antrodoco.	B	13	Bra.	A	1	Caserta.	C	16
Aosta.	C	1	Brescia.	A	6	Castelnuovo.	B	15
Aquila.	B	13	Brindisi.	A	17	Castelvetrano.	B	19
Arezzo.	C	11	Busalla.	A	8	Castrogiovanni.	C	19
Arona.	A	3	Bussoleno.	B	2	Catanzaro M.	A	18
Asciano.	C	10	Caianello.	B	16	Catania.	A	18
Assoro.	C	18	Caldare.	B	19	Cansano.	C	13
Asti.	A	1	Caltanissetta.	B	19	Cecina.	B	10
Attigliano.	C	12	Caltagirone.	C	18	Cerignola.	C	14
Avellino.	A	15	Campo di G.	C	13	Cecchina.	C	12
Avezzano.	B	12	Campiglia.	B	10	Ceva.	A	3
Bardonecchia.	A	2	Campobasso,	A	14	Ceprano.	B	16
Baragiano.	B	17	Campolieto.	C	14	Chivasso.	A	1
Bari.	A	17	Cancello.	A	16	Chiavenna.	C	4
Barletta.	A	14	Canicatti.	B	19	Chioggia.	C	7
Bastia.	B	8	Capua.	C	16	Chiavari.	C	9
Bassano.	C	7	Carrara.	C	9	Chiusi.	A	11
Battipaglia.	C	15	Cariati.	C	17	Ciampino.	C	12

Segue QUADRO **E.**

Depositi combustibili	Quadro	Riparto d'ispezione	Depositi combustibili	Quadro	Riparto d'ispezione	Depositi combustibili	Quadro	Riparto d'ispezione
Cittadella.	C	6	Genova P. B.	A	8	Mele.	C	8
Civitavecchia	A	12	Genova P. P.	A	8	Mercato S. S.	C	15
Id. P.	C	12	Genova P. C.	C	8	Messina.	A	18
Como S. G.	B	4	Genova S. L.	C	8	Mestre.	A	7
Colico.	C	4	Gioia del Colle.	C	17	Metaponto.	B	17
Conza A.	B	15	Giulianova.	B	13	Milano S.	A	4
Cotrone.	A	18	Grassano.	C	17	Id. P. G.	B	4
Cosenza.	B	17	Grosseto.	A	10	Id. P. R.	B	4
Cremona.	A	6	Isernia.	A	16	Id. P. T.	B	4
Cuneo.	A	2	Larino.	C	14	Id. L.	C	4
Dronero.	C	2	Lavezzola.	C	5	Id. P. V.	B	4
Domodossola.	A	3	Lecce.	A	17	Id. C.	A	4
Empoli.	A	10	Lecco.	A	4	Modena.	C	5
Fabriano.	A	13	Legnago.	C	6	Modica.	B	19
Faenza.	A	5	Leonforte.	B	19	Modane.	B	2
Falconara.	C	13	Lercara.	C	19	Monselice.	C	7
Fermignano.	C	13	Licata.	A	19	Monza.	C	4
Ferrara.	A	5	Limone.	C	9	Montecalvo.	B	14
Firenze S. M. N.	A	11	Livorno S. M.	A	10	Montebelluno.	C	7
Id. C. M.	A	11	Livorno C.	A	10	Morcone.	C	14
Firenze P. P.	C	11	Lucca.	A	9	Mortara.	A	3
Foggia.	A	14	Luino.	A	3	Motta di L.	C	7
Foligno.	A	11	Macerata.	C	13	Napoli.	A	16
Gaeta Elena.	C	16	Mantova.	A	6	Napoli Porto.	C	16
Gallipoli.	C	17	Matrice.	C	14	Nardò.	C	17
Gallarate.	A	4	Marradi.	C	11	Naro.	C	19

Segue QUADRO **E.**

Depositi combustibili	Quadro	Riparto d'ispezione	Depositi combustibili	Quadro	Riparto d'ispezione	Depositi combuslibili	Quadro	Riparto d'ispezione
Nicotera.	C	18	Pinzano.	C	7	Ronco S.	A	8
Nizza M.	C	3	Pisa.	A	9	Roma Trastev.	A	12
Novi S. B.	A	3	Pistoia.	A	9	Roma S. L.	A	12
Nocera.	B	15	Pontebba.	C	7	Roma Tuscolana	B	12
Novara.	A	3	Pontelagoscuro.	C	5	Roma Termini.	B	12
Ofantino.	C	14	Pontremoli.	A	9	Rometta.	A	18
Orbetello.	C	12	Pontedecimo.	C	8	Rocca Imp.	C	17
Orte.	A	12	Portogruaro.	C	7	Rovigo.	B	5
Otranto.	C	17	Porretta	C	5	Saluzzo.	B	2
Ovada.	C	8	Porto Empedocle	A	19	Salerno.	A	15
Padova.	A	7	Portonaccio.	B	12	Salbertrand.	C	2
Palena.	C	13	Porto Civitanova	B	13	Santhià.	A	1
Palo.	C	12	Potenza.	A	17	Sapri.	B	15
Palermo C.	A	19	Prato T.	C	11	Savona.	A	8
Palermo L.	A	19	Ragusa.	C	19	Sarzana.	C	9
Palermo P.	C	19	Ravenna.	B	5	Schio.	C	6
Paola.	A	18	Reggio E.	C	5	Sciacca.	C	19
Paratico.	C	4	Reggio Calabria.	A	18	Seregno.	C	4
Parma.	A	5	Rimini.	A	13	Sicignano.	B	15
Parma Sc.	B	5	Ripabottoni.	C	14	Siena.	A	10
Partinico.	C	19	Rivarolo L.	A	8	Sibari.	A	17
Piacenza.	A	4	Roccasecca.	B	16	Siracusa.	A	18
Pavia.	A	4	Roccaraso.	C	13	Spezia.	A	9
Perugia.	C	11	Rocchetta S. A.	A	14	Spilimbergo.	C	7
Pesaro.	C	13	Roccapalumba.	A	19	Sparanise.	B	16
Pinerolo.	C	2	Rogoredo.	B	4	Spinazzola.	C	17

Segue QUADRO **E.**

Depositi combusiibili	Quadro	Riparto d'ispezione	Depositi combustibili	Quadro	Riparto d'ispezione	Depositi combustibili	Quadro	Riparto d'ispezione
Sondrio.	C	4	Terni.	A	12	Valguarnera.	C	18
Stradella.	C	4	Terracina.	B	12	Velletri.	B	12
Sulmona.	A	13	Tivoli.	A	12	Venezia.	A	7
Suzzara.	C	6	Torino Sm.	A	2	Ventimiglia.	A	8
S. Giuseppe.	A	3	Torino D.	C	2	Vercelli.	C	1
S. Giovanni V.	C	11	Torino P. N.	B	2	Verona.	A	6
S. Benedetto T.	B	13	Torino P. S.	C	2	Viareggio.	C	9
S. Severo.	C	14	Tortona.	C	4	Vicenza.	A	6
S. Eufemia B.	A	18	Torre dei P.	C	13	Villafranca.	C	1
S. Agata.	B	18	Torre Ann.	A	15	Villa S. Giov.	C	18
S. Caterina.	B	19	Trapani.	B	19	Vittoria.	C	19
Tagliacozzo.	C	12	Treviglio.	A	4	Volterra. S.	B	10
Taranto	A	17	Treviso.	A	7	Voghera.	A	4
Termini I.	C	19	Urbino.	C	13			
Termoli.	B	14	Udine.	A	7			

QUADRO F

Agenzie marittime, agenzie fabbriche mattonelle e magaz

Riparto di Ispezione	AGENZIE MARITTIME	
	Porto di ricevimento	Ufficio incaricato
XIII	Ancona	Magazz. approvv. in sede
XVII	Brindisi	Deposito Combustibile in sede
XVIII	Catania	Id.
XII	Civitavecchia	Agenzia marittima
VIII	Genova	Id.
XIX	Licata	Deposito Combustibili in sede
XI	Livorno	Magazz. approv. in sede
XVIII	Messina	Id.
XV	Napoli	Id.
XII	Orbetello	Magazzino Livorno
XIX	Palermo	Magaz. approv. Palermo C.
XIX	Porto Empedocle	Deposito Combustibili in sede
XVIII	Reggio Calabria	Id.
XV	Salerno	Id.
XVIII	Savona	Agenzia marittima
XVIII	Siracusa	Deposito Combustibili in sede
IX	Spezia	Agenzia marittima
XVII	Taranto	Magazz. approv. in sede
XV	Torre Annunziata	Id.
VII	Venezia	Id.

QUADRO F

zini e depositi combustibili che ne hanno le funzioni.

Riparto di Ispezione	AGENZIE PRESSO LE FABBRICHE DI MATTONELLE	
	Località	Ufficio incaricato
V	Borgo S. Donnino	Agenzia fabbrica mattonelle
XVII	Brindisi	Deposito Combustibili in sede
XII	Civitavecchia	Agenzia marittima
XIII	Falconara	Magazz. approv. Ancona
XI	Livorno	Magazz. approv. in sede
VII	Mestre	Magazz. approv. Venezia
XV	Napoli	Id. id. Napoli
III	Novi	Agenzia fabbrica mattonelle
IX	Spezia	Agenzia marittima
XV	S. Giovanni T.	Magazz. approvv. Granili
XV	Torre Annunziata	Magazz. approv. in sede

QUADRO G

Moduli da adottarsi per la gestione dei Depositi Combustibili

Serie	N.		OSSERVAZIONI
		***A)* - Depositi combustibili autonomi. (Quadro A).**	
A	19-bis	Richiesta per materie occorrenti, a titolo di scorta (esclusi i carboni).	
»	27	Nota di addebito a sola quantità.	
»	64	Registro del movimento giornaliero dei combustibili olii e materie di untura.	
»	64-bis	Rapporto delle somministrazioni eseguite contro rilascio dei buoni T 301, 301-a e 160.	
»	65	Rapporto mensile del movimento scorte.	
»	66	Rapportino decadale delle rimanenze effettive.	
»	68	Registro carri in arrivo dalle Agenzie.	
»	68-bis	Distinta delle note di spedizione dalle Agenzie.	
»	69	Rapporto giornaliero del C. Squadra.	
»	70	Prospetto dei cumuli di carbone.	
»	71	Rendiconto mensile dei cumuli, formati od in formazione e dei carri carichi già portati in entrata.	
»	75	Distinta dei carri di carbone distribuiti direttamente.	
»	101	Biglietto d'uscita.	

Serie	N.		OSSERVAZIONI
A	202	Lettera d'avviso di vendita di carboni.	
G	75	Cedola oraria per corrispondenza raccomandata.	
R	109	Ordine d'introito.	
		B) - Depositi combustibili aggregati (Quadro B).	
A	19-bis	Richiesta per materie occorrenti, a titolo di scorta (esclusi i carboni).	
»	27	Nota di addebito a sola quantità.	
»	64	Registro del movimento giornaliero dei combustibili, olii e materie di untura.	
»	64-bis	Rapporto delle somministrazioni eseguite contro rilascio di buoni T 301, 301-a e 160.	
»	65	Rapporto mensile del movimento scorte.	
»	66	Rapportino decadale delle rimanenze effettive.	
»	68	Registro carri in arrivo dalle Agenzie.	
»	68-bis	Distinta delle note di spedizione dalle Agenzie	
»	101	Biglietto d'uscita.	Il fascicolo biglietti di uscita A 101 e quello degli ordini d'introito R 109 devono essere richiesti dai soli Depositi che hanno vendite di carbonella di coke.
G	75	Cedola oraria per corrispondenza raccomandata.	
R	109	Ordine d'introito.	

Serie	N.		OSSERVAZIONI
		C) - Depositi combustibili aggregati (Quadro C).	
A	19-bis	Richiesta per materie occorrenti, a titolo di scorta (esclusi i carboni).	
»	27	Nota di addebito a sola quantità.	
»	64	Registro del movimento giornaliero dei combustibili, olii e materie di untura.	
»	64-bis	Rapporto delle somministrazioni eseguite contro rilascio di buoni T 301, 301-a e 160.	
»	65-bis	Rapporto mensile del movimento scorte.	
»	66	Rapportino decadale delle rimanenze effettive.	
»	68	Registro carri in arrivo dalle Agenzie.	
»	68-bis	Distinta delle note di spedizione dalle Agenzie.	
»	101	Biglietto d'uscita.	Il fascicolo biglietti di uscita A 101 e quello degli ordini di introito R 109 devono essere richiesti dai soli Depositi che hanno vendite di carbonella di coke.
G	75	Cedola oraria per corrispondenza raccomandata.	
R	109	Ordine d'introito.	

Ordine di Servizio N. 196. (C.).

Servizi internazionali Parte II-B. - Fascicolo I° - " Elenco delle stazioni italiane ".

(Vedi Ordine di Servizio N. 188-1914).

Con decorrenza dal giorno 16 luglio 1914 le stazioni di Cisterna e Norma Ninfa verranno ammesse ai servizi diretti italo-germanico ed italo-svizzero.

In conseguenza, nel citato Elenco delle stazioni italiane e loro distanze dai transiti di confine, dovranno essere introdotte le seguenti aggiunte:

Pag. 11 - Di contro al numero (90) espone:

« limitatamente, per la G. V. e la P. V. ordinaria, ai trasporti a vagone completo ed a quelli non eccedenti il peso di Kg. 50 ciascuno ».

	12	*13*	*14*	*15*	*16*	*17*	*18*	*19*	*20*
Pag. 62-63 Cisterna - (90) [**66** III a V, **65** VI e VIII].	811	785	—	684	833	4	811	785	748
Pag. 116-117 Norma Ninfa - [**66** III a V, **65** VI e VIII.	820	794	—	693	842	4	820	794	757

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 197. (C.).

Servizio merci italo-belga.

(Vedi Ordine di Servizio N. 157-1914).

Nella Parte I *B* della Tariffa italo-belga (Nomenclatura e classificazione delle merci) sono da apportarsi le seguenti modificazioni:

Pag. 28 - voce 26/C-13 - Cappelli di paglia, di truciolo e di scorza, altrimenti imballati: Cancellare la lettera *v* dalla classificazione estera della grande e della piccola velocità.

Pag. 43 - voce 352/V 17 - Velocipedi, anche con motore, montati: Aggiungere la lettera *v* alla classificazione estera della grande velocità.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 198. (M. L.).

Trasformazione della fermata di Ponte S. Cono in casa cantoniera.

Dal 1° luglio 1914 la fermata di Ponte S. Cono, della linea Napoli-Potenza Inferiore, verrà trasformata in casa cantoniera ed esercitata per mezzo di un guardiano in base agli articoli 25 e 31 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafi », pubblicate con l'Ordine di Servizio N. 160-1909.

Dalla detta casa cantoniera saranno distribuiti biglietti di corsa semplice e di andata-ritorno ai prezzi e per le corrispondenze indicate nel prospetto allegato al presente Ordine di Servizio.

In partenza dalla casa cantoniera stessa saranno inoltre ammessi i viaggiatori, compresi i ragazzi, aventi diritto a viaggiare con riduzione di tariffa e si accetteranno i bagagli da trasportarsi egualmente a tariffa ridotta. Alla regolarizzazione di tali viaggi e di tali spedizioni dovrà essere provveduto a norma di quanto dispone l'Ordine di Servizio N. 335-1911 per le limitazioni di servizio nella stazioni.

La stazione di Buccino sarà incaricata della scritturazione dei biglietti, dei bagagli ecc., nonchè del versamento del relativo importo.

In conseguenza di quanto sopra nella « Prefazione generale all'Orario generale di servizio - parte seconda », di fronte al nome di Ponte S. Cono si dovrà aggiungere una stelletta * e sostituire alla lettera B l'indicazione LB.

Nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) » si dovrà, alle pagine 73, e 232, aggiungere al nome di Ponte S. Cono l'indicazione (*casa cantoniera*), esporre a pagina 73 il richiamo (6) alle lettere V e B nelle finche 6 e 7, e alle pagine 156 e 157 considerare il nome di Ponte S. Cono come stampato in carattere corsivo.

Nel fascicolo « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ecc. da valere per la tassazione dei trasporti viaggiatori e bagagli in servizio diretto ferroviario-marittimo (edizione 1° marzo 1911) », a pagina 35, depennare il nome di Ponte S. Cono e le relative indicazioni.

Inoltre in tutte le pubblicazioni dove risulta esposto il nome della fermata di Ponte S. Cono deve essere aggiunto al nome stesso la caratteristica di *casa cantoniera*.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato all'Ordine di Servizio N. 198-1914.

Prezzo dei biglietti in vendita da e per la casa cantoniera di Ponte S. Cono.

Da	a	BIGLIETTI DI						Stazione incaricata delle scritturazioni e dei versamenti
		corsa semplice			andata e ritorno			
o viceversa		I classe	II classe	III classe	I classe	II classe	III classe	
Ponte S. Cono	Napoli	13.70	9.55	6.20	20.45 (1)	14.35 (1)	9.25 (1)	Buccino
	Salerno	7.30	5.05	3.30	10.60 (1)	7.45 (1)	4.80 (1)	
	Battipaglia	4.95	3.50	2.25	7.35 (1)	5.15 (1)	3.35 (1)	
	Eboli Campagna	4.10	2.90	1.90	6.10 (1)	4.30 (1)	2.80 (1)	
	Persano	3.40	2.40	1.55	5.05 (1)	3.55 (1)	2.30 (1)	
	Contursi	2.00	1.40	0.90	2.95 (1)	2.05 (1)	1.35 (1)	
	Sicignano	1.25	0.85	0.55	—	—	—	
	Buccino	0.25	0.20	0.15	—	—	—	
	Romagnano Vietri	0.75	0.50	0.35	1.15	0.75	0.50	
	Balrana Ricigliano	1.60	1.15	0.70	2.40	1.70	1.10	
	Bella Muro	2.45	1.75	1.15	—	—	—	
	Picerno	4.25	3.00	1.95	—	—	—	
	Potenza Infer.	6.25	4.40	2.85	—	—	—	

(1) Nel solo senso da Ponte S. Cono.

Ordine di Servizio N. 199. (P.).

Commissioni compartimentali di Bari e di Venezia per la costruzione di case economiche per i ferrovieri.

Il Consiglio di amministrazione, nella seduta del 4 giugno 1914, ha deliberato di dispensare l'Ispettore Capo sig. *Vistarini* cav. ing. Attilio, dalla carica di membro della Commissione compartimentale di Bari, per la costruzione di case economiche per i ferrovieri, nominando, in sua sostituzione, l'Ispettore principale sig. *Demarchi* ing. Pietro.

Dallo stesso Consiglio di amministrazione, nella seduta dell'11 giugno 1914, è stata approvata la sostituzione, nella Commissione compartimentale di Venezia, dell'Ispettore Capo sig. *Taiti* cav. ing. Scipione, con l'Ispettore Capo sig. *Baldini* cav. ingegnere Ugo.

Ordine di Servizio N. 200. (C.).

Concessione speciale VII.

(Vedi Ordine di Servizio N. 15-1914).

Nell'elenco degli Istituti di carità ammessi a fruire della Concessione speciale VII, pubblicato con l'Ordine di Servizio N. 15-1914, aggiungasi, seguendo l'ordine alfabetico delle sedi, il seguente sodalizio: Istituto Femminile Don Giacomelli - Verona.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 201. (C.).

Tariffa locale interna sicula N. 220 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 31-1914).

Col 1° luglio 1914 la tariffa locale interna sicula N. 220 P. V., valevole per i trasporti di « pietra in rottami od in conci ecc. », sarà estesa alle spedizioni in partenza dalla stazione di S. Agata di Militello.

Opportuna aggiunta dovrà essere fatta nella tariffa stessa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 202. (C.).

Tariffa locale N. 220 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 227-1913).

La tariffa locale N. 220 p. v., serie A. B. C., è valevole anche per le spedizioni che saranno effettuate da e per la stazione di Adria, mittente e destinataria la fabbrica di zucchero di Bottrighe.

Pertanto, all'annotazione (1) corrispondente alla stazione di Adria, compresa in tutte le serie della suddetta tariffa, dovrà farsi l'aggiunta: « e di Bottrighe ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 203. (C.).

Biglietti d'abbonamento a pagamento rateale.

(Vedi Ordine di Servizio N. 231-1909).

La facoltà che l'Ordine di Servizio N. 231-1909 (punto N. 4) lascia ai titolari dei biglietti d'abbonamento a pagamento rateale, di poter effettuare il pagamento dei periodi successivi al primo anche il giorno precedente a quello della scadenza del periodo in corso, è da ora in poi consentita anche per le anticipazioni di pagamento maggiori di un giorno.

Viene contemporaneamente abolita la formalità di praticare a tergo del nuovo scontrino l'annotazione « Vale dalle ore....... del giorno . . . . . . » dappoichè il fatto di avere già pagato il periodo successivo è sufficiente garenzia dell'uso regolare del biglietto durante i giorni che precedono l'inizio del periodo stesso.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 204. (C.).

Trasporti di motocicli e di automobili.

(Vedi Circolare N. 96-1912).

Per disciplinare stabilmente l'applicazione degli articoli 45 e 76 delle Tariffe, in quanto riguardano la spedizione dei motocicli, i quali non possono essere accettati per la spedizione che privi della materia che si adopera pel funzionamento del motore, si dispone - a maggior garanzia della osservanza di tale condizione da parte del pubblico - che gli speditori siano sempre invitati ad apporre e firmare, sui documenti di trasporto, la dichiarazione « serbatoio vuoto ».

Per le spedizioni di motocicli a bagaglio (art. 45 delle Tariffe) la dichiarazione di cui sopra dovrà essere posta a tergo dello *scontrino* e del *foglio di via* e per le spedizioni a grande velocità (art. 76 delle Tariffe), la dichiarazione dovrà farsi sulla *nota di spedizione.*

Qualora la dichiarazione suddetta venisse poi a risultare non conforme al vero, si applicheranno al trasporto le penalità stabilite dall'art. 105, comma c), delle Tariffe; a meno che la quantità di benzina rimasta e trovata nel serbatoio sia minima e tale - a giudizio del capo stazione (o del capo gestione dove esistono gestioni autonome) — da non rappresentare pericolo.

Quanto sopra è disposto pei motocicli vale anche per gli automobili.

La circolare N. 96/1912 è abrogata.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 205. (P.).

Ruolo di anzianità del personale dei primi sei gradi e degli allievi ispettori.

Si porta a conoscenza del personale interessato che, contemporaneamente al presente bollettino, viene pubblicato il ruolo di anzianità dei Funzionari dei primi sei gradi e degli Allievi ispettori, compilato a norma dei RR. DD. N. 688 del 22 novembre 1908, N. 671 del 3 settembre 1909 e N. 1202 dell'11 settembre 1913.

Ordine di Servizio N. 206. (C.).

Istituzione del conto corrente pei trasporti di materiale profilattico e di armamentario sanitario, effettuati dal Ministero dell'Interno (Direzione Generale della Sanità Pubblica) e dalle autorità provinciali dipendenti.

In relazione agli accordi intervenuti fra la nostra Amministrazione e il Ministero dell'Interno (Direzione Generale della Sanità Pubblica), i trasporti di materiale profilattico e di armamentario sanitario descritto nell'allegato A) al presente Ordine di Servizio, a partire dal 1° luglio 1914, verranno effettuati in conto corrente e tutte le stazioni della Rete e le Agenzie di Navigazione dovranno attenersi alle norme qui appresso indicate.

1. La Direzione Generale della Sanità Pubblica e le dipendenti Autorità Provinciali dovranno presentare, debitamente compilate, *le note di spedizione o le lettere di porto* secondo che il trasporto sarà da effettuarsi a grande od a piccola velocità, servendosi esclusivamente dei modelli concordati e conformi agli allegati B) e C) al presente Ordine di Servizio.

2. Per ciascuna spedizione, oltre all'indicato documento di trasporto, dovrà essere presentata la richiesta (Modello *C*) regolarmente compilata, prescritta dalla Concessione speciale *B* (Volume delle concessioni speciali, edizione 1° gennaio 1909).

3. A richiesta, potranno essere effettuati trasporti anche come bagaglio, purchè il peso della merce da trasportarsi non superi i Kg. 50 (cinquanta) per spedizione. In tal caso sarà da presentarsi la richiesta (modello *B*) prescritta dalla accennata Concessione per i trasporti di bagaglio.

4. L'inoltro in conto corrente dei trasporti di cui trattasi è limitato a quelli in servizio interno delle ferrovie dello Stato ed a quelli in servizio diretto ferroviario-marittimo fra le linee ferroviarie e quelle di navigazione, entrambe esercitate dallo Stato. Sono esclusi, pertanto, i trasporti in servizio cumulativo di qualsiasi genere e di corrispondenza.

5. È ammesso, quando richiesto, l'inoltro delle spedizioni con treni diretti od accelerati.

6. I trasporti di materie pericolose e nocive, dovranno sempre essere dichiarati secondo la loro natura ed andranno soggetti a tutte le condizioni d'imballaggio, di limitazione di peso, d'inoltro ecc. prescritte dall'Allegato 9 alle vigenti tariffe, per il percorso terrestre, ed a quelle del Regolamento approvato col R. Decreto N. 361 del 13 luglio 1903, per il percorso marittimo.

7. Le cassette refrigeranti pel trasporto dei campioni di acque potabili potranno esser accettate pel trasporto come bagaglio, anche se ad una delle maniglie di esse fossero assicurate con suggelli (a ceralacca od a piombo) le relative chiavi, senza responsabilità per l'Amministrazione negli eventuali casi di smarrimento delle chiavi medesime.

8. Le registrazioni, tanto in partenza quanto in arrivo devono aver luogo:

a) per le spedizioni a bagaglio in servizio interno e diretto ferroviario-marittimo, sebbene in conto corrente, negli ordinari bollettari dei bagagli:

b) per le spedizioni a grande velocità ed a piccola velocità in servizio interno, negli speciali registri ove vengono scritturati i trasporti militari in conto corrente;

c) per le spedizioni a grande velocità ed a piccola velocità in servizio diretto ferroviario-marittimo negli ordinari registri del servizio medesimo.

9. I trasporti di cui al punto 8, capoverso *a*) saranno, pertanto, da scritturarsi sui rispettivi Mod. CI-265 ordinari, esponendo nella colonna n. 9 del quadro interno gli estremi del documento

ritirato per ciascuna spedizione con l'indicazione (C. C.), significante che il trasporto venne accettato in conto corrente.

Alla fine di ogni mese ed in base ai documenti ritirati, le stazioni dovranno però compilare un apposito riepilogo mod. C1-265 da intestarsi « Trasporti eseguiti in conto corrente a carico del Ministero dell'Interno ».

I trasporti di cui al capoverso *b*) saranno da scritturarsi in separato riassunto mod. CI-429 secondo che si tratti di arrivi o di spedizioni. Il riassunto arrivi dovrà essere, come d'uso, corredato dei documenti di trasporto con allegate le relative richieste, ed i trasporti vi saranno inscritti dopo quelli militari e da questi separati da un intervallo di quattro o cinque righi con l'intestazione « Trasporti in conto corrente effettuati dal Ministero dell'Interno ».

I trasporti di cui al capoverso *c*) saranno, infine, da scritturarsi negli ordinari riassunti e spedizioni del servizio diretto ferroviario-marittimo, esponendo di contro a ciascun trasporto l'indicazione « conto corrente » anche in forma abbreviata.

10. Le contabilità sopra descritte devono essere inviate alle date stabilite ai rispettivi Controlli a seconda della competenza dei trasporti, ricordando che i riassunti Mod. CI-429 sono di esclusiva competenza del Controllo Merci Interno di Torino.

Le presenti disposizioni annullano e sostituiscono, in quanto non siano contrarie, quelle di cui l'Ordine di Servizio n. 97-1907.

Gli ordini di servizio n. 128-197 e n. 237-1911 sono annullati.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato A all'Ordine di Servizio N. 206-1911.

1. - Padiglioni-ospedale smontabili e trasportabili.

2. - Tende ospedale smontabili e trasportabili.

3. - Materiale di arredamento per i padiglioni-ospedali e tende ospedale (brande, materassi, cuscini, biancheria, suppellettili e utensili vari).

4. - Stufe per disinfezione col vapore fluente (fisse e mobili su due o quattro ruote).

5. - Stufe per disinfezione col vapore sotto pressione (fisse e mobili su due o quattro ruote).

6 - Autoclavi per disinfezione con vapore, con formalina o con altre sostanze.

7. - Carrettini completi per disinfezioni.

8. - Apparecchi per disinfezione con formalina.

9. - Pompe spruzzatrici per disinfezioni con sostanze chimiche (a zaino, montate su carretto o con altri dispositivi).

10. - Cassette refrigeranti per trasporto di campioni di acqua potabile, di materiale patologico, di sieri, vaccini, ecc.

11. - Armamentari e cassette per diagnosi batteriologiche.

12. - Armamentari e cassette per analisi chimiche.

13. - Apparecchi per disinfezione con l'anidride solforosa (fissi, smontati su due o quattro ruote).

14. - Disinfettanti (miscela di sublimato corrosivo con cloruro sodico; acido fenico grezzo o puro e derivati; formalina liquida o in pastiglie; soda caustica; acido solforico; saponi lisoformio, anidride solforosa liquida, solfo greggio o raffinato, ecc) condizionati, a seconda della loro natura, in casse o cassette di legno, bidoni o fusti o cilindri di ferro, damigiane, sacchi, ecc.

15. - Sali varii di chinino e preparazioni chinacee (in casse o cassette).

16 - Trappole ed altri mezzi per la cattura di animali infettanti.

17 - Gabbie per trasporto di animali da esperimento.

Ordine di Servizio N. 207. (M. L. e T.).

Orario di spegnimento e di accensione dei fanali per le segnalazioni sui treni, nelle stazioni, sulla linea e delle lanterne a mano.

Per uniformare l'orario di spegnimento e di accensione dei fanali per le segnalazioni sui treni, nelle stazioni e sulla linea, nonchè delle lanterne a mano in consegna al personale dei Servizi Movimento, Lavori e Trazione si stabilisce, a completamento dell'Articolo 2, capoverso 1° del Regolamento sui segnali, che, a partire dal 1° Luglio 1914, tutti i fanali e le lanterne suddette (1) siano spente ed accese nelle ore indicate nella tabella seguente le quali corrispondono all'orario medio del levare e del tramontare del sole nei vari Compartimenti.

I Capi Stazione ed i Sorveglianti dovranno, in base alle disposizioni di cui sopra, indicare sui libretti mod. M-43 (già G. 43) ed L.-244 (già M-224), di cui ogni agente prossimo ai segnali deve essere munito, le ore normali di spegnimento e accensione dei suddistinti fanali e lanterne a detti agenti in consegna.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 9, 10, 11, 14, 32, 35, 36, 37, 52, 55 *e* 56 *ed agli agenti addetti alle lampisterie.*

---

(1) Per i dischi, semafori, dischetti, marmotte, piattaforme, colonne idrauliche, ponti a bilico, locomotive, code dei treni, ecc. per il personale viaggiante, manovratori, deviatori, guardiani ecc.

TABELLA di spegnimento e di accension

MESI	Quindicina	Compart			
		Torino		Genova	
		Spegnimento	Accensione	Spegnimento	Accension
Gennaio	1ª	8.10	16.55	8.10	16.55
	2ª	8.—	17.15	8.—	17.15
Febbraio	1ª	7.45	17.35	7.45	17.35
	2ª	7.20	17.55	7.20	17.55
Marzo	1ª	7.—	18.15	7.—	18.15
	2ª	6.30	18.35	6.30	18.35
Aprile	1ª	6.—	18.55	6.—	18.55
	2ª	5.35	19.15	5.35	19.15
Maggio	1ª	5.10	19.35	5.10	19.35
	2ª	4.55	19.50	4.55	19.50
Giugno	1ª	4.45	20.5	4.45	20.5
	2ª	4.45	20.10	4.45	20.10
Luglio	1ª	4.50	20.10	4.50	20.10
	2ª	5.—	20.—	5.—	20.—
Agosto	1ª	5.20	19.40	5.20	19.40
	2ª	5.40	19.20	5.40	19.20
Settembre	1ª	6.—	18.50	6.—	18.50
	2ª	6.15	18.20	6.15	18.20
Ottobre	1ª	6.35	17.55	6.35	17.55
	2ª	6.55	17.25	6.55	17.25
Novembre	1ª	7.15	17.10	7.15	17.10
	2ª	7.35	16.55	7.35	16.55
Dicembre	1ª	7.55	16.40	7.55	16.40
	2ª	8.5	16.40	8.5	16.40

dei fanali e delle lanterne per segnalazioni.

mento di							
Milano		Venezia		Bologna		Firenze	
Spegnimento	Accensione	Spegnimento	Accensione	Spegnimento	Accensione	Spegnimento	Accensione
8.10	16.55	7.55	16.45	7.55	16.45	7.55	16.45
8.—	17.15	7.45	17.—	7.45	17.—	7.45	17.—
7.45	17.35	7.30	17.25	7.30	17.25	7.30	17.25
7.20	17.55	7.10	17.45	7.10	17.45	7.10	17.45
7.—	18.15	6.45	18.5	6.45	18.5	6.45	18.5
6.30	18.35	6.15	18.25	6.15	18.25	6.15	18.25
6.—	18.55	5.45	18.45	5.45	18.45	5.45	18.45
5.35	19.15	5.20	19.5	5.20	19.5	5.20	19.5
5.10	19.35	5.—	19.20	5.—	19.20	5.—	19.20
4.55	19.50	4.45	19.40	4.45	19.40	4.45	19.40
4.45	20.5	4.35	19.50	4.35	19.50	4.35	19.50
4.45	20.10	4.35	20.—	4.35	20.—	4.35	20.—
4.50	20.10	4.40	20.—	4.40	20.—	4.40	20.—
5.—	20.—	4.55	19.45	4.55	19.45	4.55	19.45
5.20	19.40	5.10	19.30	5.10	19.30	5.10	19.30
5.40	19.20	5.40	19.20	5.25	19.5	5.25	19.5
6.—	18.50	5.45	18.40	5.45	18.40	5.45	18.40
6.15	18.20	6.5	18.10	6.5	18.10	6.5	18.10
6.35	17.55	6.20	17.40	6.20	17.40	6.20	17.40
6.55	17.25	6.40	17.15	6.40	17.15	6.40	17.15
7.15	17.10	7.—	16.55	7.—	16.55	7.—	16.55
7.35	16.55	7.20	16 35	7.20	16.35	7.20	16.35
7.55	16.40	7.40	16.30	7.40	16.30	7.40	16.30
8.5	16.40	7.50	16.30	7.50	16.30	7.50	16.30

MESI	Quindicina	Comparti			
		Ancona		Roma	
		Spegnimento	Accensione	Spegnimento	Accensione
Gennaio	1ª	7.45	16.50	7.45	16.50
	2ª	7.35	17.5	7.35	17.5
Febbraio	1ª	7.20	17.25	7.20	17.25
	2ª	7.—	17.45	7.—	17.45
Marzo	1ª	6.40	18.5	6.40	18.5
	2ª	6.15	18.20	6.15	18.20
Aprile	1ª	5.45	18.40	5.45	18.40
	2ª	5.20	18.55	5.20	18.55
Maggio	1ª	5.—	19.10	5.—	19.10
	2ª	4.45	19.30	4.45	19.30
Giugno	1ª	4.35	19.40	4.35	19.40
	2ª	4.35	19.50	4.35	19.50
Luglio	1ª	4.40	19.45	4.40	19.45
	2ª	4.55	19.40	4.55	19.40
Agosto	1ª	5.10	19.20	5.10	19.20
	2ª	5.25	19.—	5.25	19.—
Settembre	1ª	5.45	18.35	5.45	18.35
	2ª	6.—	18.5	6.—	18.5
Ottobre	1ª	6.15	17.40	6.15	17.40
	2ª	6.35	17.15	6.35	17.15
Novembre	1ª	6.55	16.55	6.55	16.55
	2ª	7.15	16.40	7.15	16.40
Dicembre	1ª	7.30	16.30	7.30	16.30
	2ª	7.40	16.35	7.40	16.35

mento di

Napoli		Bari		Reggio Cal.		Palermo	
Spegnimento	Accensione	Spegnimento	Accensione	Spegnimento	Accensione	Spegnimento	Accensione
7.30	16.50	7.20	16.40	7.20	16.40	7.20	16.50
7.25	17.5	7.15	16.55	7.15	16.55	7.20	17.5
7.10	17.25	7.—	17.15	7.—	17.15	7.5	17.25
6.55	17.40	6.45	17.30	6.45	17.30	6.50	17.40
6.30	18.—	6.25	17.50	6.25	17.50	6.25	17.55
6.5	18.15	6.—	18.5	6.—	18.5	6.10	18.10
5.40	18.30	5.30	18.25	5.30	18.25	5.35	18.30
5.15	18.45	5.10	18.40	5.10	18.40	5.25	18.40
5.—	19.—	4.50	18.55	4.50	18.55	5.5	18.55
4.40	19.20	4.35	19.10	4.35	19.10	4.55	19.10
4.35	19.30	4.25	19.20	4.25	19.20	4.45	19.20
4.35	19.35	4.25	19.30	4.25	19.30	4.45	19.25
4.40	19.35	4.30	19.30	4.30	19.30	4.50	19.25
4.50	19.30	4.40	19.20	4.40	19.20	5.—	19.20
5.5	19.10	5.—	19.—	5.—	19.—	5.15	19.—
5.20	18.50	5.15	18.40	5.15	18.40	5.25	18.45
5.35	18.25	5.30	18.15	5.30	18.15	5.40	18.20
5.50	18.—	5.45	17.50	5.45	17.50	5.50	17.55
6.5	17.35	6.—	17.25	6.—	17.25	6.5	17.30
6.25	17.10	6.15	17.—	6.15	17.—	6.20	17.10
6.40	16.50	6.35	16.40	6.35	16.40	6.35	16.50
7.—	16.35	6.55	16.25	6.55	16.25	6.50	16.40
7.15	16.30	7.10	16.25	7.10	16.25	7.5	16.30
7.25	16.35	7.20	16.25	7.20	16.25	7.15	16.35

Circolare N. 60. (M. T. e V.).

Specializzazione carri Prz per conto del Servizio Trazione.

Ai due carri Poz 693100 e 693101 specializzati per i trasporti di materiale a scartamento ridotto dal Continente alla Sicilia o dall'una all'altra località dell'isola sono stati cambiati la serie ed il numero ed assegnati la serie Prz ed i numeri 696100 e 696101. Inoltre sono entrati in servizio anche i due carri Prz N. 696102 e 696103 specializzati per gli stessi trasporti dei precedenti.

Sulle fiancate di tutti i detti quattro carri - oltre alla indicazione della località di residenza - è stata applicata la scritta: « A DISPOSIZIONE DEL SERVIZIO TRAZIONE ». Le stazioni dovranno assolutamente astenersi dall'utilizzare di loro iniziativa i carri in parola, ed ove li ricevano in disguido provvederanno a ritornarli alla stazione di residenza resultante dalle fiancate, informandone il Servizio Trazione in Firenze.

Le Officine che riceveranno per riparazioni i carri indicati, dovranno, appena pronti, metterli telegraficamente a disposizione della Divisione Trazione del Compartimento al quale appartiene la località designata per loro residenza, e regolarsi per la loro riconsegna secondo le istruzioni che da quella riceveranno.

Colla presente circolare resta abrogata la circolare N. 70 1911.

Distribuita agli agenti delle classi 2, 3, 7, 11 *ed ai Controllori del materiale.*

Circolare N. 61. (C.).

Eccedenze di peso riscontrate all'estero sulle spedizioni di derrate alimentari in conto corrente.

(Vedi Circolare N. 3-1913).

Malgrado i reiterati reclami fatti in passato circa la irregolare effettuazione dei trasporti in conto corrente di derrate alimentari per l'estero, si ricevono tuttora vive lagnanze perchè a destinazione vengono riscontrati pesi superiori a quelli esposti sulle lettere di vettura, anche quando su di essa risulta la esplicita domanda di pesatura da parte del mittente.

Ritiensi superfluo enumerare i gravi inconvenienti che derivano da questo fatto e siccome non può ammettersi che le stazioni trascurino di verificare il peso delle spedizioni, accettando senz'altro la dichiarazione degli speditori, ed è poi tanto meno scusabile che venga tralasciata una tale verifica quando essa è tassativamente chiesta dal mittente sulla lettera di vettura, così si avverte che verificandosi ancora tali irregolarità, saranno provocati rigorosi provvedimenti disciplinari a carico dei responsabili.

Si confermano anche i richiami contenuti nella Circolare N. 3 1913.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 62. (C.).

Irregolarità nei viaggi in base alla Concessione speciale VIII.

Giusta le disposizioni della Concessione speciale VIII (terzo capoverso del punto 5) la fornitura degli scontrini pei libretti dei maestri elementari comunali viene loro fatta a periodi quinquennali, in ragione di 10 scontrini all'anno; ma gli scontrini stessi

(comma *b*), del punto 7) possono essere adoperati *soltanto nell'anno corrispondente al millesimo che essi portano stampato in testa.*

Dato ciò, gli scontrini degli anni 1912 e 1913, primi due del quinquennio in corso (vedasi Circolare N. 1*v* - del 1912) non hanno più alcun valore. Risulta tuttavia che non pochi maestri comunali li hanno conservati nel loro libretto e tuttora li usano in luogo di quelli dell'anno 1914 e che le stazioni - cosa più grave - indebitamente li accettano, ed in base a tali documenti, destituiti d'ogni valore, rilasciano i biglietti a tariffa ridotta.

II. Risulta pure che, contrariamente al disposto del punto 5 della suddetta Concessione speciale VIII, il quale stabilisce che i maestri pei loro viaggi personali devono far uso del *libretto a scontrini*, le stazioni accettano indebitamente per tali viaggi anche le *richieste* mentre l'uso di queste ultime deve essere limitato ai viaggi delle persone di famiglia.

Importando che le suaccennate irregolarità abbiano a cessare prontamente, si richiamano le stazioni alla stretta osservanza delle disposizioni della Concessione speciale VIII nel rilascio dei biglietti a tariffa ridotta pei viaggi dei maestri comunali e si invita il personale di controlleria a vigilare per parte sua che le disposizioni stesse siano osservate.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Circolare N. 63. (C.).

Apertura delle Agenzie di Città di Avezzano, Casteggio ed Ostiglia. - Chiusura dell'Agenzia di Città di Udine. - Modificazione dei corrispettivi pel trasporto a domicilio nelle città di Bologna, Brescia, Massa, Monza, Quinto, Savigliano e Treviso.

Col giorno 1° luglio 1914 verrà aperta l'Agenzia di Città nei comuni di Avezzano, Casteggio ed Ostiglia con relativo servizio dei trasporti a domicilio da e per le stazioni omonime.

Col giorno 3 Luglio stesso verrà chiusa l'Agenzia di Città di Udine.

A datare dal giorno 1° luglio suddetto verranno modificati i corrispettivi pei trasporti a domicilio a Bologna, Brescia, Massa, Monza, Quinto, Savigliano e Treviso.

Nel foglio allegato sono indicate le varianti da introdursi tanto nel fascicolo « Norme, condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio, edizione 1912 », quanto nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche, edizione 1908 ».

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Allegato alla Circolare N. 63-1914.

MODIFICAZIONI ED AGGIUNTE AL FASCICOLO

“ Norme, Condizioni e Corrispettivi pei trasporti a domicilio ”

(edizione 1912)

— A pag. 14 - aggiungere, dopo il nome della stazione di Avenza, l'indicazione di quella di Avezzano con i relativi corrispettivi risultanti dal quadro appresso segnato.

— » » 15 - sostituire a piedi della pag. l'attuale nota (2) con la seguente:

« (2) Per i colli indivisibili, superanti il peso di Kg. 100, e per la mobilia ed oggetti volumi-
« nosi, da prendersi o consegnarsi ai piani superiori od ai locali sotterranei, la relativa
« tassa sarà aumentata di L. 0.20 al quintale. Per le damigiane di vetro contenenti liquidi
« e per i recipienti vuoti la tassa sarà doppia di quella delle merci in genere ».

— » » 16 - fra i nomi delle stazioni di Caserta e di Castellammare di Stabia, aggiungere: « (*) Casteggio - vedi pag. 37 ».

— » » 24 - nella nota (1), alle parole « oltre 150 Kg. » sostituire quelle: « oltre 100 Kg. ».

— » » 25 - fra i nomi delle stazioni di Ospedaletti Ligure ed Ovada, aggiungere il nome ed i corrispettivi di quella di Ostiglia risultanti dal quadro appresso segnato.

— » » 15, 23, 24, 27, 30 e 32 sostituire gli attuali corrispettivi per le stazioni di Bologna, Brescia, Massa, Monza, Quinto, Savigliano e Treviso, con quelli risultanti dal prospetto appresso segnato.

— » » 32 - cancellare il nome della stazione di Udine ed i relativi prezzi.

— » » 37 - aggiungere il nome ed i corrispettivi della stazione di Casteggio indicati nel seguente prospetto.

— » » 77 - cancellare il nome della stazione di Senigallia e le relative indicazioni.

Avvertenza a pagina 12	LOCALITÀ	Grande Velocità							Piccola Velocità				OSSERVAZIONI
		Pacchi ferroviali (Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.) Tassa per ogni spedizione ed operazione di		Numerario e preziosi		Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Tassa minima per ogni spedizione	Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Granaglie cereali e farine	Tassa minima per ogni spedizione	
		presa facoltativa e consegna obbligatoria	presa e consegna non obbligatoria	Prezzo per ogni lire mille indivisibili	Diritto fisso per ogni spedizione	Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 kg.			Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 kg.				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1ª e 2ª	(*) Avezzano. . . .	0.10	—	0.30	0.10	0.30	0.50	0.15	0.30	0.50	0.20	0.25	
1ª e 2ª	(*) Bologna (2). . .	—	0.25 (1)	0.40	0.25	0.50	0.90	0.40	0.35	0.90	0.25	0.35	
1ª e 2ª	(*) Brescia (**). . .	0.15 (1)	—	0.30	0.20	0.40	0.70	0.25	0.35	0.70	0.20	0.25 (a)	
1ª e 2ª	(*) Casteggio. . . .	0.10	—	0.20	0.15	0.25	0.35	0.20	0.25	0.35	0.15	0.20	
1ª e 2ª	(*) Massa	0.15	—	0.10	0.10	0.50	0.60	0.35	0.40	0.60	0.30	0.30	
1ª e 2ª	(*) Monza (1) . . .	0.15	—	0.30	0.20	0.35	1.00	0.30	0.25	1.00	0.20	0.80	
1ª e 2ª	(*) Ostiglia	0.15	—	0.10	0.15	0.40	0.60	0.20	0.35	0.60	0.25	0.20	
1ª e 2ª	Quinto al mare . .	0.10	—	0.20	0.15	0.25	0.80	0.10	0.25	0.80	0.25	0.10	
1ª e 2ª	Id. per Castagna	0.15	—	0.30	0.30	0.60	1.50	0.40	0.60	1.50	0.60	0.40	
1ª e 2ª	Id. per Cattaneo	0.15	—	0.25	0.20	0.35	0.90	0.15	0.35	0.90	0.35	0.15	
1ª e 2ª	(*) Savigliano . . .	0.10	—	0.20	0.15	0.25	0.40	0.15	0.20	0.50	0.10	0.25	
1ª e 2ª	(*) Treviso.	0.15	—	0.30	0.20	0.50	0.60	0.25	0.40	0.50	0.25	0.25	

(a) Per le merci e gli oggetti da prendersi o recapitarsi nelle case, stabilimenti ed istituti situati sul Colle Cidneo e cioè nella zona montuosa compresa fra la piazza Tito Speri da una parte e la prima casa della via Roverotti dall'altra, i prezzi per la presa e consegna saranno raddoppiati.

AGGIUNTE E MODIFICAZIONI

al " Prontuario generale delle distanze chilometriche "

(edizione 1908)

— A pag. 14, colonna 14, aggiungere l'indicazione «GP» di fianco al nome della stazione di Avezzano.

— » » 27, colonna 14, aggiungere l'indicazione «GP» di fianco al nome della stazione di Casteggio.

— » » 65, colonna 14, aggiungere l'indicazione «GP» di fianco al nome della stazione di Ostiglia.

— » » 101, colonna 14, cancellare l'indicazione «GP» di fianco al nome della stazione di Udine.

Istruzione N. 4. (R.).

Modificazioni alle norme per la regolarizzazione delle operazioni di cassa.

Dal 1° Luglio p. v. le operazioni di Cassa dovranno essere regolate con due soli speciali mandati, uno per i pagamenti e l'altro per gli incassi, i quali, pur registrandosi nei riassunti dei mandati d'ordine, prenderanno rispettivamente la denominazione di « *Mandato di regolarizzazione di pagamento* » e di « *Mandato di regolarizzazione di introito* ».

A partire dalla stessa data si dovranno altresì osservare, per la regolarizzazione delle operazioni anzidette, le norme di cui appresso.

PAGAMENTI

Casse.

1. Le Casse compileranno un unico estratto giornaliero Modulo R. 172 nel quale, oltre assumere carico di tutti gli incassi, si scaricheranno, *giornalmente* e singolarmente scritturandoli, nella prima parte, dei mandati e dei ruoli registrati dalla propria Ragioneria, nella seconda, dei mandati e ruoli estinti per conto di altre Ragionerie e nella terza parte, degli elenchi indennizzi, mod. R. 103 e dell'elenco Mod. R. 178 *bis*, per tutti gli altri documenti quietanzati, debitamente distinti per specie, versati dalle stazioni come carte valori o pagati in sede di Cassa.

Nei mod. R. 103 i pagamenti debbono essere raggruppati nei tre titoli: per indennizzi ordinari; per cause di conciliatura; per cause trattate dal Legale; detti moduli saranno da compilarsi anche se negativi.

Per le sovvenzioni alle stazioni e ad altre Casse, nonchè per i daziati, lo scarico relativo dovrà effettuarsi quindicinalmente.

Con l'ultimo estratto del mese le Casse invieranno alla rispettiva Ragioneria anche il riassunto mensile degli estratti giornalieri.

Ragionerie.

2. Le Ragionerie, previa verifica degli elementi ricevuti dalle Casse e le necessarie prenotazioni nei registri già in uso, invieranno *cinquinalmente* alle Divisioni Movimento della propria giurisdizione gli Elenchi mod. R. 103, debitamente completati dell'indicazione, di fronte ad ognuno degli indennizzi inscrittivi, del rispettivo titolo specifico, risultante dalle quietanze e cioè: avaria-furto - mancanza - ritardo - spesa di perizia - spesa giudiziale - tassa di porto scoperta - infortunio - diversi.

Nella colonna annotazioni sono poi da segnalare, colla indicazione *Ferrovie Estere*, gl'indennizzi pagati in dipendenza di trasporti internazionali, per potere a suo tempo accertarne la ripartizione. Sempre dopo le verifiche di loro spettanza le Ragionerie compileranno e trasmetteranno, *quindicinalmente*, alle Divisioni della rispettiva giurisdizione, ai Servizi incaricati della compilazione dei riassunti, nonchè all'Ufficio 11° del Servizio Approvvigionamenti (ex Economato) gli elenchi Mod. R. 242 corredati dei relativi documenti giustificativi, secondo le norme vigenti.

3. Per quanto riguarda i Servizi ed Uffici distaccati che non compilano riassunti, ma che per la registrazione dei documenti fanno capo alla Ragioneria dalla quale dipende la Cassa pagante, la Ragioneria stessa si limiterà a dare *mensilmente* comunicazione dei titoli estinti, con un estratto in simplo, dei moduli R. 242 destinati a corredare il proprio mandato di regolarizzazione di cui appresso. Solo per i ruoli R. 94 riguardanti i Servizi Costruzioni e Approvvigionamenti, tali comunicazioni, in vista della speciale importanza dei titoli e delle particolari esigenze delle inerenti gestioni, dovranno essere *quindicinali* e fatte, non più tardi del 5° giorno dalla quindicina cui si riferiscono, con estratti degli elenchi mod. R. 242 in duplice esemplare, accompagnati dai relativi ruoli. I predetti Servizi muniranno i ruoli del loro visto e li restituiranno poi alla Ragioneria non oltre il 5 od il 15 del mese successivo a quello cui si riferiscono, rispettivamente

per la prima e la seconda quindicina, insieme ad un esemplare degli accennati moduli R. 242 colle indicazioni dei conti ai quali dovranno far carico, per dar modo alle Ragionerie di provvedere alla contabilizzazione relativa.

4. Tutti i documenti estinti per conto di gestioni facenti capo ad altre Ragionerie formeranno oggetto, non più tardi del giorno 5 del mese successivo, di un unico invio mensile a mezzo dei suddetti elenchi R. 242 per titolo ed Ufficio, alla Ragioneria di competenza, che si incaricherà direttamente della loro distribuzione alle Divisioni, Servizi ed Uffici interessati insieme agli elenchi ed ai documenti propri riguardanti la seconda quindicina.

5. Sulla base del riassunto generale degli estratti di cassa, debitamente riveduto dalle Ragionerie, le medesime dovranno emettere il mandato mensile, di cui sopra, per la regolarizzazione *di tutti i pagamenti eseguiti*, accreditandoli, al netto, e cioè per le somme effettivamente pagate, al conto Cassa e contabilizzando le partite che debbono avere diretta imputazione a debito dei conti di specifica competenza, quali sono quelle relative a sovvenzioni ad altre Casse, mandati di pagamento, sovvenzioni alle stazioni ed altre uscite che le Ragionerie sono autorizzate a regolare in via definitiva.

Tutte le rimanenti partite sono invece da addebitare in blocco al nuovo conto che verrà istituito sotto il titolo « Pagamenti diversi da regolare ».

Il predetto conto:

PAGAMENTI DIVERSI DA REGOLARE

sarà suddiviso in due sottoconti:

a) - in Sede (Conto 120-partitario 1388).

b) - da altre Sedi (Conto 120-partitario 1389).

da interessarsi rispettivamente per le partite che debbono trovare il pareggio mensilmente in sede della stessa Ragioneria od in Sede Centrale, per i pagamenti eseguiti per conto di gestioni facenti capo ad altre Ragionerie.

6. Allo scopo di facilitare pure la liquidazione del conto « *Mandati di pagamento* » il conto stesso, a datare dal 1° Luglio p. v. e per l'esercizio 1914-15, verrà sdoppiato in due sottoconti, e cioè:

a) - Esercizi 1913-14 e precedenti, col numero di partitario 1245.

b) Esercizio 1914-15, col numero di partitario 1245 *bis*.

da usarsi a seconda che si tratti di mandati e ruoli relativi all'una o all'altra gestione.

7. Le ragionerie provvederanno *direttamente*, nell'unico mandato mensile da emettersi come sopra, per la contabilizzazione ai conti di definitiva competenza di tutte le partite riguardanti i Servizi ed Uffici distaccati facenti ad esse capo per la registrazione dei documenti a riassunto, tolta, beninteso, la parte attinente alle gestioni dei Magazzini e delle Officine di competenza dell'Ufficio Economato e dei Servizi Trazione e Veicoli, che sarà da imputarsi all'istituendo conto « *Pagamenti diversi da regolare* ».

8. Contemporaneamente alla compilazione dell'unico mandato mensile di scarico delle Casse, che, come sopra si è detto, si denominerà « *Mandato di regolarizzazione di pagamento* » le Ragionerie predisporranno eziando, per *ciascuna delle sedi contabili* della propria giurisdizione, compresi l'Ufficio 11° del Servizio Approvvigionamenti (*ex Economato*) un *mandato d'ordine mensile* destinato a riprendere e pareggiare integralmente, nello stesso mese, l'importo del debito dato al precitato conto « *Pagamenti diversi da regolare* » sottoconto *a*).

Le Ragionerie dovranno inoltre in questi ultimi mandati completare l'assegnazione ai conti creditori esponendovi anche le eventuali ritenute per marche da bollo - multe - ricchezza mobile ecc.

9. Coll'invio degli elenchi scaricati nella seconda quindicina le Ragionerie trasmetteranno, a ciascuna delle Divisioni della propria circoscrizione o delle Sedi assimilate di cui sopra, anche il rispettivo mandato da esse predisposto. In tale documento le Ragionerie comprenderanno altresì le carte contabili riguardanti i pagamenti effettuati da altre Casse che saranno da accreditarsi

al ricordato conto « *Pagamenti diversi da regolare* - Sottoconto *b*) » con che si dovrà avere mensilmente, in Sede Centrale, il perfetto pareggio anche di questo sottoconto.

Divisioni e uffici contabili.

10. Le Divisioni o le Sedi contabili assimilate, ricevuti i mandati predisposti nel modo sopradetto, dovranno immediatamente completarli con l'attribuzione delle partite ai conti debitori di definitiva competenza, registrandoli nel proprio riassunto, similmente a quanto praticasi per la contabilità delle somministrazioni di Magazzino in conto esercizio.

Ai detti mandati dovranno essere allegati i singoli elenchi Mod. R-242, nonchè gli altri documenti giustificativi ricevuti dalle Ragionerie.

11. Ove per qualcheduna delle partite manchino gli elementi o comunque la possibilità di far luogo alla definitiva regolarizzazione ai conti di spesa, le Sedi interessate dovranno prenderle in provvisorio carico, sullo stesso mandato, nel loro conto d'ordine, disponendo perchè la ripresa avvenga immancabilmente nella contabilità del mese successivo.

Analogamente l'Ufficio 11° del Servizio Approvvigionamenti (*ex Economato*) assegnerà al conto d'ordine delle scorte (114) le partite di competenza della propria Sede Centrale che provvederà alla relativa regolarizzazione in occasione dell aliquidazione delle singole fatture.

12. Per gli Uffici dipendenti dal Servizio Lavori, gli elenchi quindicinali R. 242 dovranno trasmettersi dalle Ragionerie alle Divisioni competenti, contabilizzati con un unico mandato, salvo alle Divisioni di fare alle dipendenti Sezioni le opportune comunicazioni con le modalità che all'uopo saranno fissate da apposita circolare.

INTROITI

Casse.

13. Le Casse assumeranno il carico di tutti indistintamente gli introiti nell'unico estratto Mod. R. 172 giornaliero, accennato

in principio della presente istruzione, nell'intesa che anche a loro riguardo saranno aboliti gli estratti speciali che attualmente alcune Casse compilano.

Al detto estratto saranno da unirsi i documenti giustificativi prescritti dalle vigenti istruzioni.

Ragionerie.

14. Sulla base degli elementi giornalmente forniti dalle Casse, le Ragionerie continueranno a compilare, previe le necessarie verifiche e prenotazioni nei registri già in uso, i moduli R. 161 da inviarsi all'Ufficio Contabilità Prodotti gli elenchi Mod. R. 112 e 113 quindicinali da inviarsi alle Divisioni ed Uffici competenti, adottando i nuovi Moduli che verranno istituiti.

15. In corrispondenza a quanto si pratica per i pagamenti, anche gli introiti dovranno formare oggetto di un'unica complessiva regolarizzazione mensile.

16. Le Ragionerie contabilizzeranno direttamente ai conti di definitiva competenza gli introiti riguardanti i Servizi Centrali ed Uffici distaccati che fanno ad esse capo per la registrazione a rassunto, facendo loro, come per i pagamenti, un'unica comunicazione mensile, con un estratto del mod. R. 112, eccezione fatta delle partite di pertinenza dell'Ufficio 11° del Servizio Approvvigionamenti (*ex Economato*) da trattarsi alla stessa stregua di quelle di competenza delle Sedi compilatrici di riassunto, e delle partite riguardanti gli apparecchi automatici di cui al punto 10° dell'Ordine di Servizio N. 172-1914 da assegnarsi al conto d'ordine del Servizio Movimento (Conto 111 a) part. 1335.

Si continueranno pure ad assegnare ai conti di ragione *i versamenti del traffico, le sovvenzioni ricevute dalle altre Casse*, nonchè le altre entrate che anche attualmente le Ragionerie sono autorizzate a regolare in via definitiva.

Tutte le altre somme dovranno essere assegnate allo istituendo conto 119 « *introiti diversi da regolare* » sottoconto *a*) *in sede* (partitario 1386) o sottoconto *b*) « *da altre sedi* » (partitario 1387) cogli stessi criteri fissati nei riguardi dei pagamenti.

Le somme che verranno assegnate al sottoconto *b*) saranno parimenti da notificarsi, con un'unica complessiva comunicazione mensile, alle Ragionerie di giurisdizione,

17. Sempre allo scopo di assicurare la integrale, immediata ripresa a pareggio del precitato nuovo conto di tramite, le Ragionerie predisporranno per ciascuna Sede contabile di giurisdizione, nonchè per l'Ufficio 11°, del Servizio Approvvigionamenti (*ex Economato*) il relativo mandato da trasmettersi insieme agli elenchi Mod. R 112 e 113 della seconda quindicina.

Negli stessi mandati si dovranno comprendere gli elenchi Mod. R. 112 e 113 ricevuti dalle altre Ragionerie, per le somme riscosse fuori giurisdizione, le quali dovranno addebitarsi al sottoconto *b*), *da altre sedi*.

18. Come per i pagamenti, le comunicazioni relative agli introiti di competenza del Servizio Lavori, saranno da farsi alle Divisioni.

Divisioni ed uffici contabili.

19. Appena ricevuti i mandati che le Ragionerie sono tenute a predisporre nella parte del debito, le Divisioni e le Sedi assimilate provvederanno per il loro completamento, con l'attribuzione degli introiti ai conti di competenza e registrazione nel proprio riassunto, allegandovi a giustificazione i Moduli R. 109 e 110 coi relativi elenchi mod. 112 e 113.

***

Data la funzione assegnata ai nuovi due conti « *Pagamenti diversi da regolare* » ed « *introiti diversi da regolare* » ed il modo col quale se ne è disciplinato l'uso, i conti stessi devono mensilmente chiudere in perfetto pareggio. A tal uopo però si rende indispensabile che le imputazioni fatte dalle Ragionerie nei mandati destinati ad essere registrati dalle Divisioni e Sedi assimilate, non subiscano per alcun motivo rettifiche od alterazioni di sorta.

Nel caso pertanto di errate od improprie assegnazioni all'una piuttosto che ad altra Sede, questa non dovrà depennare le partite stesse dal documento, ma stornarle invece al conto d'ordine della propria Ragioneria, la quale le pareggerà nella contabilità del mese successivo.

Colla presente istruzione s'intendono annullate tutte le altre disposizioni dalle quali fossero diversamente disciplinate le operazioni di cui trattasi.

Il Servizio Ragioneria si riserva di distribuire prima dell'inizio dell'esercizio 1914-15 i nuovi moduli da adottarsi.

Comunicazione.

Riammissione alle gare. — Con decreto 5 giugno 1914 del Ministero della Guerra è stata riammessa a fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato, la ditta Accossano Ing. Luigi che ne era stata esclusa con precedente decreto dello stesso Ministero in data 5 gennaio 1898.

Il Direttore generale

R. BIANCHI

Circolare N. 14V (C.).

Compilazione dei riassunti arrivi suppletori al 30 giugno 1914.

Si rammenta alle stazioni ed ai transiti interni e di confine che, in relazione all'ultimo punto dell'art. 17 delle « Norme per il Servizio contabile delle gestioni merci », nel prossimo mese di luglio dovranno essere compilati separati riassunti arrivi suppletori per i trasporti in servizio interno, cumulativo italiano e cumulativo internazionale che giungeranno dopo il 30 giugno con data di spedizione anteriore al luglio stesso.

S'intende che, pei trasporti in servizio cumulativo italiano ed internazionale, la data di spedizione sarà quella risultante dal timbro del transito interno o di confine.

Nella compilazione dei riassunti arrivi suppletori pei trasporti tanto a grande quanto a piccola velocità in *servizio interno,* dovranno osservarsi le disposizioni contenute nella 1ª appendice alle Norme stesse di cui l'Ordine di Servizio n. 388-1912 relativamente alla compilazione di separati riassunti per le due indicate categorie di peso, e cioè, per le spedizioni a grande velocità inferiori ai 500 Kg. e da 500 Kg. e più, e per le spedizioini a piccola velocità di peso inferiore ai 1000 Kg. e da 1000 Kg. e più.

Le Agenzie doganali di confine in ordine all'ultimo punto dell'art. 12 delle « Norme contabili per il servizio doganale prestato dalle Ferrovie » dovranno pure compilare pei trasporti in uscita dall'Italia aventi data di spedizione e di transito anteriore al 1° luglio 1914, separati elenchi suppletori (Mod. CI-574) per ogni servizio e gestione.

Si raccomanda la scrupolosa osservanza delle disposizioni suindicate.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI

Circolare N. 119R (C.).

Congresso nazionale fra i lavoratori dell'arte bianca in Roma.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 28 giugno al 4 luglio 1914.

Ritorno: dal 1° al 7 luglio 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI

Roma, 1914 — Tip. Editrice Nazionale — C. 80.

SENTENZA

Risarcimento di danni.

1. *La data non è necessaria per la validità del ricorso.*

2. *L'autorizzazione a promuovere giudizii ad istanza dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato è necessaria per le cause attive, ma non anche per quelle passive.*

3. *Il Magistrato è il perito dei periti e non è tenuto a seguire le conclusioni della perizia giudiziale; ma, quando crede di staccarsene, deve esporre le ragioni del suo dissenso, diversamente incorre nel difetto di motivazione.*

4. *Pur determinando la legge sugli infortuni le norme di liquidazione dei danni sofferti dall'operaio infortunato e pur non potendo tali norme essere adottate nel caso di danno causato da colpa aquiliana, tuttavia i criteri per valutare la diminuita capacità al lavoro possono ben essere seguiti in tutti i casi di infortunio; giacchè anche per il danno aquiliano la legge vuole che l'infortunato non abbia a lucrare sull'infortunio.*

5. *Il dolore ed i patemi d'animo non possono dar luogo a risarcimenti di danno se non quando producano una diminuzione patrimoniale e, pertanto, se il Magistrato ha determinato la entità dei danni emergenti ed i lucri cessanti subìti da un infortunato, costui non può aver attribuita una somma qualsiasi a titolo di danno morale, perchè essa verrebbe a costituire un duplicato.*

CORTE DI CASSAZIONE DI TORINO, 17-12-913. - Amministrazione delle Ferrovie dello Stato c. Cozzani Pietro.

RITENUTO IN FATTO

Il 4 luglio 1903 mentre Pietro Cozzani, manovale in prova in funzione di fuochista alla dipendenza della Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, stava su una macchina manovrante, cadde dalla stessa, rimanendo col piede sinistro sotto una ruota del tender. Ricoverato a cura delle Ferrovie nell'Ospedale di Spezia, fu ivi amputato del piede offeso. Fu considerato in servizio sino al 26 maggio 1906 nel qual giorno, come inabile fu collocato a riposo. Il Cozzani che aveva percepito la indennità spettantegli in base alla legge per gli infortuni sul lavoro in L. 3060, denunciava quale responsabile di lesioni colpose il Capo stazione di Spezia, sostenendo che a causa della distanza non regolamentare dal binario di certi pali telegrafici, sui quali il Cozzani sarebbe andato a battere nel cadere dalla locomotiva, egli poi sarebbe andato a ruzzolare sotto il tender.

Con ordinanza 22 gennaio 1908 fu dichiarata estinta l'azione penale per amnistia, indi in base all'art. 32 T. U. della legge sugli infortuni 31 gennaio 1904, N. 51, con citazione 25 marzo 1908 il Cozzani chiamava le Ferrovie dello Stato avanti il Tribunale di Sarzana per ottenere il risarcimento dei danni a norma della legge comune.

La Ferrovia sostenne in primo luogo la improcedibilità dell'azione per difetto di procedimento penale contro il preposto al lavoro, che era il capo manovra, e in subordine dedusse una prova per testi diretta a stabilire che la disgrazia toccata al Cozzani dipendeva da caso fortuito.

Il Tribunale con la sentenza 2-13 febbraio 1909 confermata in appello, dichiarata la responsabilità civile della Ferrovia, mandava ad un perito di accertare le conseguenze della lesione riportata dal Cozzani allo effetto di determinare la entità del danno dal medesimo risentita.

Assunta la perizia, il Tribunale con la sentenza 8-13 giugno 1912 tenuto conto di quanto il Cozzani già aveva ricevuto a termine della legge sugli infortuni liquidati a favore dello stesso altre 11.000 con gli interessi legali civili a decorrere dal 9 novembre 1911 mettendo a carico delle Ferrovie tutte le spese di lite.

Appellava il Cozzani, e la Corte di Genova colla sentenza 5 aprile-19 maggio 1913 aumentava la nuova indennità a L. 35826,25 caricando alle Ferrovie anche le spese di secondo grado.

La Corte di merito, che in fatto, per brevità richiamò le proprie due precedenti sentenze, criticò in primo luogo la sentenza dei primi giudici in quanto, seguendo le traccie della perizia in base alla legge sugli infortuni del lavoro, ritenne che il Cozzani subì la perdita del 50 % della sua capacità produttrice, ed escogitò molte altre occupazioni ancora possibili all'infortunato.

In base a tale criterio il Tribunale avrebbe concessa una indennità con la quale il Cozzani poteva procurarsi un salario annuo corrispondente alla metà di quello percepito e percipiendo se nulla fossegli occorso e che all'atto dell'infortunio era di L. 1100.

La Corte invece tenne ferma questa cifra come base pel calcolo della indennità e di conseguenza aggiudicò al Cozzani come perdita di carriera a partire dal 4 luglio 1907 in avanti (lucro cessante) L. 19.031,10, considerando il Cozzani come del tutto inabile al lavoro.

Ritenne pure dovuti all'infortunio i danni emergenti e cioè i salari perduti a partire del 4 luglio 1905, non già nella misura di un solo biennio, come concessi dal Tribunale, ma sino al 4 luglio 1913; concesse cioè L. 7200 per sette salari annui perduti, più altre Lire 2595,15 capitalizzando la spesa annua valutata in L. 150 per altri danni emergenti nel futuro a causa dell'infortunio, e che, a criterio della stessa, sarebbero stati insufficientemente valutati dal Tribunale in L. 250 annue, più altre L. 5000 per danni morali, ritenendo insufficienti le L. 1000 concesse dai primi giudici.

La Corte di merito riconobbe pure che al Cozzani spettavano sulla somma liquidata per i danni gli interessi decorribili non già dal giorno in cui fu dimessa la perizia, ma da quello dell'infortunio trattandosi di interessi compensativi.

Finalmente aumentò da L. 800 a L. 2000 con criterio di arbitramento, le spese sostenute dal Cozzani per assistenza medica e legale ecc.

Contro questa sentenza ricorrevano alla Suprema Corte le Ferrovie di Stato in base a sei mezzi combattuti da regolare controricorso, col quale in linea pregiudiziale si dedusse la irricevibilità del ricorso, perchè mancante di data e sfornito di ogni menzione di

autorizzazione alla lite da parte del Consiglio di Amministrazione o del Direttore generale delle Ferrovie di Stato a mente del N. 6 e lett. 4 dell'art. 10 della legge 7 luglio 1907 e N. 429 modificata con R. D. 28 giugno 1912, N. 728.

La Corte Suprema udita la relazione della causa fatta dal Consigliere Bassi.

Uditi i patrocinatori delle parti, nonchè il P. M. nella persona del sostituito procuratore generale Cav. Marchetti che concluse per la ammissione del ricorso, e pel suo accoglimento nei mezzi 2° e successivi.

Considera che il ricorso si basa sui seguenti mezzi:

1. violazione degli art. 561, N. 2-360 N. 6 e 517, N. 1, codice procedura civile, mancando nella sentenza denunciata i motivi di fatto, non bastando riferirsi ad altre sentenze, nè potendosi ricavare il fatto neppure dai motivi di diritto;

2. violazione e falsa applicazione degli art. 1151 e segg. 1312, 1227, 1228, 1229, cod. civ. e violazione degli art. 361 N. 2, 360 N. 6, 517 N. 1, C. P. Civ., in relazione agli art. 1151 e segg. 1317 cod. civ., giacchè resultando provato dalla perizia che la attitudine lavoratrice del Cozzani era ridotta della metà, concesse un indennizzo come se l'inabilità sua al lavoro fosse assoluta, mentre di questo non fu fornita alcuna prova.

La Corte di Appello avrebbe erroneamente valutata la inabilità in rapporto al lavoro specifico, e non al lavoro in genere, facendo così un apprezzamento di diritto e non solo di fatto, ed ha risarcito il Cozzani anche pei danni eventuali che gli potevano derivare dal patito infortunio, sebbene non provati in causa, mentre il danno risarcibile deve essere attuale, non eventuale. La Corte di merito non avrebbe poi motivato circa la sua affermazione della erroneità dei criteri della perizia, seguita dal Tribunale;

3. violazione degli art. 1227 cod. civ., 517 N. 1-5 e N. 7-361 N. 2 e 360 N. 6, Cod. Proc. Civ. in quanto la sentenza denunciata attribuì al Cozzani per danni emergenti, sette anni di salario, e così per il periodo di tempo dal 4 luglio 1907 al 4 luglio 1913, il Cozzani verrebbe a percepire una doppia indennità, e cioè quella per lucro cessante, e quella pel danno emergente, violando così l'articolo 1227 Codice Civile.

Di più anche in questa parte la sentenza denunciata non solo peccherebbe per difetto di motivazione, non avendo per nulla dimostrato il perchè credette di concedere la indennità di L. 7200 ma anche di ultra petita, giacchè il Cozzani si era limitato a chiedere i salari solo sino al 4 luglio 1912.

4. Violazione e falsa applicazione degli articoli 1151, 1152, 1153, e 1227 Cod. Civ. 3 disposizioni preliminari al Codice, e 517 N. 7 Cod. Proc. Civ. avendo la sentenza denunciata ammesso come titolo e danni morali anche il dolore e la depressione morale causata al Cozzani dalla amputazione sofferta, e col liquidare la rilevante somma di L. 3000 avrebbe costituito una duplicazione di risarcimento e mostrato di essersi attenuta a criteri incerti e contraddittori.

5. violazione dell'art. 32 ult. all. T. U. delle leggi per gli infortuni degli operai, 31 gennaio 1906, N. 51, e non avendo la Corte di merito dedotta dalla indennità concessa al Cozzani le Lire 3060 da lui percepita in forza di detta legge.

6. violazione e falsa applicazione degli art. 1223, 1225, 1227, 1231, 1152, 1153, 1227 Cod. Civ. e 517 N. 1 e 7, 360 N. 6, 361 N. 2 Cod. Proc. Civ., in quanto la Corte di merito fece decorrere gli interessi dovuti sulla indennità del giorno dell'infortunio, ritenendoli compensativi mentre le Ferrovie non potevano essere considerate in mora, avendo il Cozzani determinata la cifra del danno solo alla udienza del 23 marzo 1912 e in ogni modo la citazione avendo la data del 25 maggio 1908.

Di più gli interessi compensativi formerebbero pure un duplicato avendo la Corte di merito già tutti valutati i titoli di danno Anche in questa parte la sentenza difetterebbe di motivazione.

La Corte suprema ritiene in linea pregiudiziale infondata la eccezione di irrecevibilità del ricorso proposta dalla parte resistente.

Non avendo la stessa insistito nella detta eccezione alla udienza, nella quale si rimise alla saviezza della Corte Suprema, questa si limita ad osservare che la data non è punto necessaria per la validità del ricorso, mentre, in quanto al difetto di autorizzazione se la Amministrazione delle Ferrovie dello Stato era regolarmente costituita in giudizio nei primi due stadi della causa, ciò basta a

far presumere la regolarità della sua costituzione anche in questa sede, come ha più volte già ritenuto questa Corte Suprema. Del resto le invocate disposizioni di legge esigono l'autorizzazione per le cause attive, non già, come nella fattispecie, nelle cause passive.

Entrando ora nel merito del ricorso, circa il primo mezzo, la Corte Suprema non trova certo lodevole il sistema seguito dalla sentenza denunciata di rimettersi cioè puramente e semplicemente alle proprie precedenti sentenze. Per altro nel caso concreto non si può disconoscere che dai pochi cenni di fatto che leggonsi nella sentenza medesima e in quelli che si possono qua e là racimolare nei motivi di diritto è possibile ricavare quanto è necessario per conoscere gli estremi di fatto sui quali si basano i punti di contestazione. E ciò basterebbe per salvare la sentenza dalla denunciata nullità.

Si presenta in quella vece pienamente accoglibile il mezzo secondo che è certamente il più importante. Di vero la sentenza in esame merita censura non per la entità della somma liquidata al Cozzani per la sua incapacità al lavoro e che forma la parte maggiore della indennità concessa, ma per il concetto informativo esplicato dalla sentenza stessa per addivenire a tale liquidazione, e che ha certamente influito sulla misura delle altre appostazioni.

A questo punto in via preliminare la Corte Suprema osserva, che non può convenire nel concetto esposto della parte resistente, cioè che la Corte di merito ha voluto fare una valutazione complessiva del danno sofferto dal Cozzani, salvo qualche particolare accenno ai singoli titoli di danno in quanto potesse meglio lumeggiare il resultato definitivo della liquidazione.

Come appare dall'esame della sentenza denunciata la Corte di Genova ha voluto invece prendere in esame a liquidare ad uno ad uno tutti i titoli di danno accampati dal Cozzani, cosicchè la somma in definitivo liquidata non è altro che l'addizione delle singole partite. Perciò è giustificato il ricorrente che volle seguire la sentenza e l'analisi di queste.

Ritornando ora all'esame della prima e principale partita, che forma l'oggetto del primo mezzo del ricorso, è innegabile che la Corte di merito si è messa in manifesta contraddizione colla perizia giudiziale che riconobbe essere la capacità al lavoro del Cozzani, in seguito all'infortunio ridotto alla metà.

È certo che il Magistrato è il perito dei periti e non è punto tenuto a seguire la perizia giudiziale. Ma quando crede di distaccarsi dalla medesima, deve esporre le ragioni del suo dissenso quando pure non creda di ordinare un'altra perizia.

Ora nella fattispecie la sentenza denunciata non ha una parola che confuti i resultati della perizia e che dimostri essere la incapacità del lavoro del Cozzani completa. Anzi appare dalla sentenza che la Corte di Genova non impugna punto i resultati della perizia. Ciò nonostante, essa credette di liquidare una indennità come se la incapacità al lavoro fosse completa. La Corte Suprema non crede fondata neppure la censura mossa alla perizia dalla parte resistente, in quanto ebbe seguiti i criteri di valutazione della incapacità del lavoro indicati dalla legge sugli infortuni.

Ora, se questa legge determina il modo di liquidare i danni sofferti dall'operaio infortunato, modo che non può essere adottato nel caso di danno aquiliano, tuttavia i criteri per valutare la diminuita capacità al lavoro possono ben essere seguiti in tutti i casi di infortunio. Giacchè anche per il danno aquiliano la legge vuole che l'infortunato non abbia a lucrare sull'infortunio, ma solo ad essere risarcito del danno sofferto cosicchè se per causa dell'infortunato è ridotta alla metà egli è reintegrato del danno sofferto quando mercè l'indennizzo, può avere un compenso corrispondente alla metà di quel guadagno che poteva ricavare dal suo lavoro se non avesse sofferto l'infortunio.

Questo concetto fu quello seguito dal perito e che invece la Corte di merito non volle adottare senza alcun motivo giustificativo. Perciò la sentenza denunciata deve essere annullata.

Ciò dispenserebbe la Corte dall'esame degli altri mezzi, appunto perchè come fu sopra osservato il criterio adottato dalla Corte nella liquidazione della partita maggiore del danno, considerando cioè il Cozzani quale completamente inetto a proficuo lavoro, doveva necessariamente influire nella liquidazione degli altri titoli di danno.

Perciò non regge l'affermazione del resistente, il quale vorrebbe che la sentenza rimanesse ferma in quei punti che non vennero espressamente investiti dal ricorso.

Comunque la Corte Suprema si limiterà ad osservare che sono manifestamente fondati anche i mezzi 3°, 4°, 5°.

In verità sussiste l'accusa di duplicato indennizzo, di confusione e di incertezza di criterii denunciati nel mezzo terzo.

Se infatti al Cozzani venne pagato lo stipendio sino al 26 maggio 1906, se a partire dal 4 luglio 1907 cioè dalla scadenza del biennio successivo allo infortunio, venne il Cozzani indennizzato del lucro cessante, e cioè dalla perdita di carriera, l'attribuirgli ancora lo stipendio dal 4 luglio 1907, sino al 4 luglio 1913 a titolo di danno emergente costituisce evidentemente un duplicato di cui la sentenza doveva dare chiara ed esplicita dimostrazione la quale invece manca.

Per quanto riguarda poi i danni morali, la motivazione contempla anche quelli che si sarebbero cagionati dal dolore e dal patema d'animo, e quindi senza riguardo alle conseguenze economiche che avrebbero potuto cagionare al Cozzani, nel qual caso questa Corte Suprema ha ormai con costante giurisprudenza escluso nei danni morali titolo o risarcimento. E poichè al Cozzani come completamente incapace al lavoro era stata dalla Corte di Appello già liquidata una corrispondente indennità e per di più la stessa avrebbe pure tenuto conto sia dei danni eventuali che dalle necessarie spese di cura un nuovo indennizzo, come effetto di danni morali che venissero a riverberare sullo stato economico del Cozzani, verrebbe pure a costituire un duplicato. Anche su questo punto quindi si presenta opportuno un nuovo esame della causa da parte del giudice del merito.

Finalmente la sentenza denunciata ha omesso di tener conto della indennità percepita già dal Cozzani in base alla legge sugli infortuni con manifesta violazione dell'art. 32 legge medesima.

Non vale osservare che di tale indennità si sarebbe poi potuto tener conto in sede di esecuzione.

Il silenzio della sentenza in questa parte ben poteva essere considerato dal Cozzani nel senso che a lui spettasse l'intera somma statagli attribuita, cosicchè una dichiarazione in proposito da parte del giudice di merito si presentava necessaria.

Per questi motivi la Corte Suprema, accolto il ricorso della Amministrazione delle Ferrovie dello Stato:

cassa la denunciata sentenza cinque aprile-diciannove maggio millenovecentotredici della Corte di Appello di Genova, rinvia le parti in causa avanti la Corte di Appello di Casale che provvederà anche circa le spese del presente grado di giudizio.

Errata-corrige

Ordine Generale N. 1-1914. (*Boll.* 25). — A pag. 622, linea ultima in luogo di « maggio » leggasi: « giugno ».

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. 4.00
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» 8.00
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato - Ufficio rivendita libri e giornali)	» 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.